



Nachnutzung Flughafen Tegel

Grundlagenermittlung

Nachnutzung Flughafen Tegel

Grundlagenermittlung

Inhalt

0. Einleitung	5
1. Überblick	6
2. Grundlagen	8
3. Standortprofil Flughafen Tegel	14
4. Umgebung des Flughafens	20
5. Verkehrliche Anbindung	26
6. Naturschutz und Landschaftspflege	28
7. Boden- und Baugrundverhältnisse	36
8. Immobilienwirtschaftliche Standortuntersuchung	38
9. Entwicklungschancen	42
10. Quellenverzeichnis	48

0. Einleitung

Anlass

Der Flughafen Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ oder TXL soll mit Inbetriebnahme des zukünftigen Single-Airports Berlin Brandenburg International (BBI) voraussichtlich Ende November 2011 mit Umstellung auf den Winterflugplan 2011/2012 geschlossen werden. Die Flächen und Anlagen werden spätestens ein halbes Jahr nach der Inbetriebnahme der zwei funktionsfähigen Start- und Landebahnen am Standort Schönefeld aus der Planfeststellung entlassen.

Vorausgegangen war der so genannte Konsensbeschluss vom 28. Mai 1996, mit dem die Gesellschafter der Berliner Flughafengesellschaft (BFG), die Bundesrepublik Deutschland sowie die Länder Berlin und Brandenburg den Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Single-Airport vereinbart haben.

Mit der Schließung des Flughafens wird eine rund 460 ha große Fläche der Stadt zurückgegeben. Zur Vorbereitung der Schließung des Flughafens hat sich die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung drei aufeinander aufbauende Arbeitspakete vorgenommen:

- Mit einer Grundlagenermittlung wurden im 2. Halbjahr 2008 Sachinformationen und Behördeninteressen erfasst und ausgewertet.
- Darauf aufbauend gilt es, Perspektiven für das Terminalgebäude (2008/2009) und
- Vorstellungen zur Nachnutzung des Flughafenareals (2009) als Überprüfung des Planwerks West zu entwickeln.

Diese Ergebnisse münden in die erforderliche Änderung des Flächennutzungsplans (FNP), die bis 2011 abgeschlossen sein soll.

Daneben ist das Thema der Standortpflege und Profilierung des Berliner Nordwestens als „gute Adresse“ für Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen für die Zeit nach der Einstellung des Flugbetriebs präsent.

Auftrag

Für die Nachnutzung des Flughafens Tegel wurden die Grundlagen ermittelt, ausgewertet und dokumentiert. Insbesondere wurden dabei

- die Eigentumsverhältnisse und sonstige vertragliche Bindungen sowie die daraus resultierenden Rechte, Pflichten und Kosten in Bezug auf den Flughafen Tegel geklärt,
- die fachbezogenen Planungsgrundlagen mit Schwerpunkt auf einer Annäherung an Lage und Umfang vorhandener Altlasten auf dem Areal untersucht,
- die Nachfrage und die Flächenbedarfe in Frage kommender Nachnutzungen sowie vorhandene Flächenangebote und Konkurrenzstandorte bewertet und
- die Entwicklungschancen, Risiken und Potenziale auf Grundlage der Rechercheergebnisse zusammengestellt und bewertet.

Die Grundlagenermittlung liefert den Erkenntnisstand zum Flughafenstandort mit seinen baulichen Anlagen und zur Umgebung des Flughafens. Zusätzlich zu den Schwerpunktthemen Eigentumsverhältnisse, Altlasten und immobilienwirtschaftliche Standortbewertung werden die Geschichte und die verkehrliche Erschließung des Flughafens dargestellt. Abschließend werden neben einer zusammen-

fassenden Analyse der Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken des Zukunftsraums TXL Ansätze für thematische Visionen sowie für Entwicklungsstrategien gegeben.

Die fachlichen Rahmenbedingungen wurden mit den beteiligten Fachressorts und Abteilungen abgestimmt. Dazu fanden jeweils zwei Arbeitsgespräche mit den beteiligten Fachressorts aller Senatsverwaltungen und der Bezirksämter von Reinickendorf, Mitte, Charlottenburg-Wilmersdorf und Spandau sowie mit den berührten Abteilungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung statt. In der jeweils ersten Runde wurde über das geplante Vorgehen informiert und vorhandenes Wissen und Absichten eingeholt. In der zweiten Runde wurden die Ergebnisse der Grundlagenermittlung diskutiert. Die Ergebnisse wurden in die Dokumentation Grundlagenermittlung eingearbeitet.

Weitere Untersuchungen

Parallel zu der vorliegenden Untersuchung wurden im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zwei weitere Recherchen als Entscheidungsgrundlagen für den künftigen Umgang mit der Fläche des Flughafens Berlin-Tegel durchgeführt:

- Arbeitsgruppe für Stadtplanung Berlin: Berlin Nord-West-Raum. Profile der Orte und Gegenden. Berlin, August 2008.
Die Untersuchung skizziert die naturräumlichen, soziografischen und baulichen Entwicklungsmerkmale des Raumes seit 1850 und stellt die Potenziale der Orte heraus.
- Seebauer, Wefers und Partner: Nachnutzung Flughafenareal Berlin Tegel - Bestandserfassungen und Handlungsempfehlungen. Berlin, Dezember 2008.
Die Untersuchung trifft Aussagen zu den landschaftsräumlichen Bezügen der Fläche und ihren natürlichen Funktionen in Bezug auf die Schutzgüter der Umwelt und entwickelt Konzeptansätze sowie Handlungsempfehlungen.
Die zentralen Erkenntnisse der Untersuchung sind in Kapitel 6 „Naturschutz und Landschaftspflege“ zusammenfassend dargestellt.

1. Überblick

1.1 Einordnung in die Gesamtstadt

Lage

- am Rand der Berliner Innenstadt
- im Nord-West-Raum von Berlin
- am Korridor zwischen Berlin - Hamburg (280 km zum Hamburger Hafen) und Berlin - Ostsee (220 km zum Rostocker Hafen)
- an der BAB 111 (10 min. zum ICC, 15 min. zum Hbf, 40 min. zum BBI)
- am Hohenzollernkanal
- im Bezirk Reinickendorf, angrenzend an die Berliner Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf, Mitte, Spandau
- in Nähe zum Regionalen Wachstums kern OHV Oranienburg, Hennigsdorf, Velten





1.2 Steckbrief TXL

Aufhebung Planfeststellung:

wirksam 6 Monate nach Inbetriebnahme
der Start- und Landebahnen BBI

Größe:

461 ha Flughafengelände

Eigentumsverhältnisse:

159 ha Eigentum Berlin (34 %)
302 ha Eigentum Bund (66 %)

Flugfeld:

Länge Start- und Landebahnen 3,0 km / 2,4 km
Fläche Start- und Landebahnen 340.000 m²

Gebäude:

99 Gebäude, davon
66 Gebäude in Tegel Nord
33 Gebäude in Tegel Süd

Architekten

gmp - Gerkan, Marg und Nickels
erbaut zwischen 1969 - 1976

Geschichte:

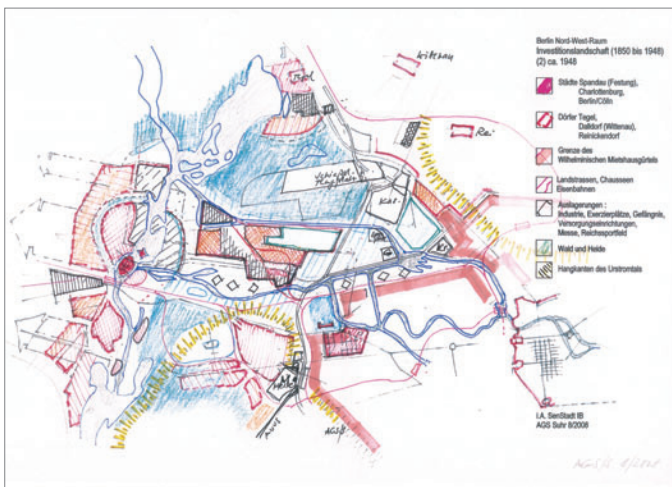
1948	Bau der 2,4 km langen Start-/ Landebahn
1948 - 1990	Flughafen der französischen Alliierten
1960	Aufnahme des zivilen Luftverkehrs
1974	Einweihung Tegel Süd
1975 - 1985	gesamte zivile Luftfahrt West-Berlins über Tegel
03.10.1990	Planfeststellung als ziviler Flughafen durch Überleitungsgesetz
2001/ 2005	Einweihung Terminal D / E
2005	Einweihung Terminal C (Erweiterung 2009)
02.02.2006	Bescheid über die Aufhebung der Planfeststellung
01.10.2008	1. Standortkonferenz SenStadt
Ende 2011	geplante Schließung TXL

2. Grundlagen

2.1 Geschichtlicher Überblick



Berlin und Umgebung von 1820 (Decker, Staatsbibliothek zu Berlin)



Investitionslandschaft 1850 - 1948, ca. 1948 (AGS 2008)



Topografische Karte Tegel 1936 (Staatsbibliothek zu Berlin)

Naturräumlich gehört der Flughafen Berlin-Tegel zur Jungfernheide im Bereich der Spree-Havel-Niederung. Vernässte Flächen der Spree-niederung zogen sich über die Mäckeritzwiesen bis in den heutigen Flughafenstandort hinein.

Prägend für den heutigen Ort waren neben der naturräumlichen Lage vor allem zwei geschichtliche Entwicklungen. Zum einen war die Jungfernheide im 19. Jahrhundert Krongut und wurde deshalb nicht Standort der industriellen Randwanderung. Durch die militärische Randwanderung wurde sie zum Übungsplatz und damit zu einer inneren Peripherie der Stadt. Zum anderen führte die Nachkriegsentwicklung Berlins während der Luftbrücke 1948 - 1949 zur überwiegenden Funktion als Flughafen, der in der Zeit des Mauerbaus für die zivile Luftfahrt geöffnet wurde.

Die Jungfernheide gehörte ebenso wie viele Dörfer im Nordwesten Berlins zum Besitz des Benediktinerinnenklosters St. Marien in Spandau. Nach der Auflösung der Klöster mit der Reformation ging die Jungfernheide in den Besitz der Kurfürsten über und wurde Jagdrevier der Kurfürsten und Könige.

1828 veränderte sich der Charakter der Jungfernheide, weil im nördlichen Teil größere Flächen für den Tegeler Schießplatz abgeholzt wurden. Bis zum ersten Weltkrieg entstanden Schießstände im Bereich der heutigen Schießanlagen des Bundesministeriums für Verteidigung und im Bereich Tegel Süd, wo sich außerdem ein Laboratorium der Artillerie befand. Erste Kasernenbauten wurden 1896 östlich des Kurt-Schumacher-Damms (früher Tegeler Weg) errichtet. 1901 wurde dort das 1. Preußische Luftschiffer-Bataillon aufgestellt, das mit verschiedenen Luftschiff-Konstruktionen experimentierte. Auf dem Gelände existierte seit 1906 eine Luftschiffhalle. Mit Ende des ersten Weltkriegs und der Unterzeichnung des Versailler Vertrags wurde die militärische Nutzung des Geländes bis zur Remilitarisierung durch die Nationalsozialisten unterbrochen. Es zogen mehrere zivile Einrichtungen in die Kasernenbauten ein.

Mitte des 19. Jahrhunderts wurde nach den Plänen Lennés der Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal gebaut, der Anfang des 20. Jahrhunderts ausgebaut und begradigt wurde: der heutige Hohenzollernkanal. Im ausgehenden 19. Jahrhundert und beginnenden 20. Jahrhundert vollzog sich nördlich und südlich der Jungfernheide die zweite industrielle Randwanderung: Borsig siedelte sich an einem werkseigenen Hafen am Tegeler See an; Siemens errichtete seine ersten Werke auf den sumpfigen Nonnenwiesen nördlich der Spree.

Die Berliner zog es zu Veranstaltungen in die Jungfernheide: der Hohenzollernkanal war auf seiner Geraden Regattastrecke und auf dem Artillerieplatz wurde 1909 anlässlich der Landung Graf Zeppelins mit seinem Luftschiff Z3 ein Volksfest gefeiert.

Südlich des Hohenzollernkanals wurde mit Geldern der privaten Stiftung „Park, Spiel und Sport“ 1920 - 1923 der Volkspark Jungfernheide angelegt. Nördlich der Scharnweberstraße, aber vor allem in Siemensstadt entstanden umfangreiche moderne Siedlungen der zwanziger Jahre. Die Großsiedlung Siemensstadt gehört als Musterbeispiel für den Wohnungsbau der Weimarer Republik seit Sommer 2008 zum UNESCO-Weltkulturerbe. Die HoKa-Siedlung nördlich des Hohenzollernkanals wurde um 1930 für Siemensbeschäftigte errichtet. Damals entstanden auch grüne Kleinhaus- bzw. Reihenhaussiedlungen in Ergänzung zur modernen Siemensstadt.

Das Areal des ehemaligen Schießplatzes war von 1930 - 1933 Raketenflugplatz des „Vereins für Raumschiffahrt“, zu dem Rudolf Nebel, Hermann Oberth und der junge Wernher von Braun gehörten. Dieser Verein nutzte den Standort zur Entwicklung und Erprobung von Flüssigkeitsraketen. Ende September 1933 wurde der Raketenflugplatz aufgelöst. Auf der Suche nach Geldgebern kam es 1932 zu Kontakten mit der Reichswehr. Viele Forscher wechselten als zivile Mitarbeiter zu den Entwicklungseinrichtungen in Kummersdorf südlich von Berlin und später in Peenemünde.

Der Standort blickt auf eine kurze Phase als Medienstandort zurück. Als solcher konnte er sich nicht etablieren. 1932 - 1933 wurde in Tegel ein 100-kW-Mittelwellensender errichtet. Für die Propaganda der Nationalsozialisten spielte der Rundfunk durch die Verbreitung des Volksempfängers eine wichtige Rolle. Für ein weltweites Sendernetz wurde zur Olympiade 1936 der Sendestandort Zeesensee bei Königs Wusterhausen ausgebaut. Der ursprünglich 165 m hohe Holzturm in Tegel wurde 1940 aus statischen Gründen auf 89 m zurückgebaut. Dieser gefährdete 1948 die Flugsicherheit. Als Sendemast des Berliner Rundfunks unterstand er der sowjetischen Militäradministration in Deutschland und wurde nicht - wie oft behauptet - gesprengt, sondern abgebaut. Er wurde nach Königs Wusterhausen umgesetzt, ging dort im März 1949 wieder in Betrieb, sendete bis 1989 und kann heute noch im dortigen Funkerberg-Museum besichtigt werden. Auf dem ehemaligen Standort des Senders ist heute die Bundesnetzagentur in idyllischer Lage am Flughafensee ansässig.

Ab 1928 wurden die Kaserne und das Gelände von der Landeschutzpolizei Berlin genutzt. 1933 wurde dort die „Polizeigruppe z.b.V. Wecke“ stationiert, die 1934 in die „Landeschutzpolizei Gruppe General Göring“ umbenannt wurde. Diese erhielt ab 1935 unter dem Namen „Regiment General Göring“ endgültig militärischen Charakter. Zwischen 1936 und 1939 entstand die Kaserne „Hermann Göring“, die heutige Julius-Leber-Kaserne. Mit dem fortdauernden zweiten Weltkrieg wurde der Hauptteil der stationierten Einheiten abgezogen. Die große Fahrzeughalle der Kaserne wurde 1943 zu einem der Sammellager in Berlin für die Verhaftung der bis dahin von der Deportation verschonten Juden. Anschließend wurde die gesamte westliche Hälfte der Kaserne ein Lazarett.

Das Gelände lag auf der Vormarschroute der Roten Armee. Hier war am 26. April 1945 ein Hauptkampfgebiet der letzten Kriegshandlungen in Berlin. Die Kasernengebäude wurden durch Bombenangriffe und direkte Kampfhandlungen zu 80 % unbrauchbar.

Nach der endgültigen Entscheidung des alliierten Kontrollrates über die Aufteilung der Besatzungssektoren in Berlin marschierten am 12. August 1945 die französischen Truppen in Reinickendorf und Wedding ein. Sie machten die Kaserne als „Quartier Napoleon“ zu ihrem Hauptquartier und zum Sitz des französischen Stadtkommandanten. Bis Mitte der fünfziger Jahre wurden die kriegsbeschädigten Gebäude wieder hergerichtet.

Der eigentliche Flughafenbetrieb begann 1948, in der Zeit der Blockade. In Tegel wurde die damals längste Start- und Landebahn Europas von 19.000 BerlinerInnen gebaut. Nach 92 Tagen Bau landete am 5. November 1948 die erste Maschine mit Lebensmitteln. Am 1. Dezember 1948 wird der Flughafen Tegel eingeweiht. Am 14. Dezember 1948 wurden alle Hilfsflüge nach Tegel umgeleitet, weil Tempelhof und Gatow wegen Nebels geschlossen werden mussten. Am 16. April 1949 landeten innerhalb von 24 Stunden 362 Maschinen mit 3.200 t Gütern in Tegel. Mit dem Flughafen Tegel wurden nicht nur die Kapazitäten für die Hilfsflüge der Alliierten stark vergrößert, sondern Berlin konnte wetterunabhängig (Radar / Flugsicherung) angeflogen werden. Die Luftbrücke trug zu einer Versöhnung der BerlinerInnen mit den westlichen Alliierten bei.

Bereits in den fünfziger Jahren gab es das Projekt eines gemeinsamen modernen Flughafens für ganz Berlin am Standort Schönefeld, das durch Kalten Krieg und Mauerbau verhindert wurde. Die westlichen Alliierten waren an einem prosperierenden West-Berlin inmitten des Ostblocks interessiert. Berlin-West brauchte einen gut funktionierenden Luftverkehr, unabhängig von den durch die DDR kontrollierten Landwegen.

Die alliierten Flughäfen wurden daher für den zivilen Flugverkehr geöffnet, der in Tegel 1960 begann. 1964 nahm die PanAm Direktflüge von Tegel nach New York auf. 1965 wurde der Wettbewerb für Tegel Süd ausgeschrieben, da der zivile Flughafen vom militärischen Teil getrennt werden sollte. 1968 wurde mit der Eröffnung der neuen Touristikhalle der gesamte Charterverkehr von Berlin-West über Tegel Nord abgewickelt. 1969 war der erste Spatenstich für Tegel Süd. 1970 fand die Grundsteinlegung für die erste Baustufe bestehend aus dem Terminal- und Zentralgebäude statt. 1972 landete der erste Jumbo-Jet in Tegel, die erweiterte Touristikhalle in Tegel-Nord wurde in Betrieb genommen und die Bauarbeiten für die westliche Randbebauung begonnen. 1973 wurde die nördliche Start- und Landebahn auf 3 km verlängert. Am 23. Oktober 1974 wurde Tegel Süd eingeweiht. Zur Eröffnung wurden die drei damals größten Großraumflugzeuge der Welt eingeflogen. Mit der Eröffnung des Terminals wurden die Anlagen nördlich der Start- und Landebahn für den Zivilverkehr geschlossen.

Nach Inkrafttreten des Transitabkommens von 1972 mit den damit verbundenen Reiseerleichterungen auf den Landwegen reduzierte sich das Fluggastaufkommen um ca. 25 % und ermöglicht die Konzentration des gesamten zivilen Flugverkehrs nach Berlin TXL. Zwischen 1975 und 1985 wurde dieser ausschließlich über Tegel abgewickelt. Der Flughafen Berlin-Tegel blieb jedoch ein Militärstützpunkt der französischen Luftwaffe, den die französische Militärregierung weitgehend für den Zivilverkehr zur Verfügung stellte.

1984 wurde das Hotel Novotel (heute Hotel Mercure) mit direkter Zufahrt vom Flughafen aus eröffnet. Seit 1978 trägt der Flughafen den Namen „Otto Lilienthal“.

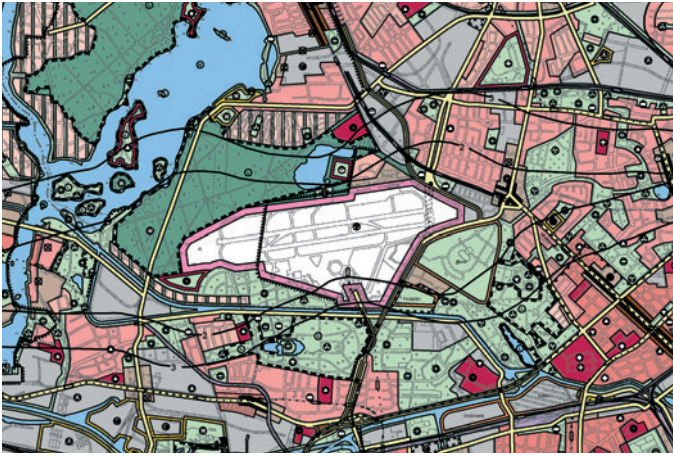
Der benachbarte Flughafensee ist ein künstlicher See. Er entstand 1953 - 1978 durch den Abbau von ca. zwei Millionen Tonnen Kies.

Bis 1990 ist der Flughafen Tegel Teil der alliierten Geschichte Berlins. Im März 1990 landete der erste westdeutsche Jet in Tegel. Der Flugverkehr wurde bis Oktober 1990 von den französischen Alliierten kontrolliert. Am 3. Oktober 1990 gingen Start- und Landebahn an die zivile Flughafengesellschaft über. Militärisch blieb nur noch Tegel Nord. Dieser Teil, wie auch die benachbarte Julius-Leber-Kaserne und die Raumschießanlagen am südwestlichen Rand des Flughafenstandorts, dient vor allem der Hauptstadtfunktion: Regierungsflughafen, Heeresmusikkorps und Wachbataillon sind wichtige Funktionen.

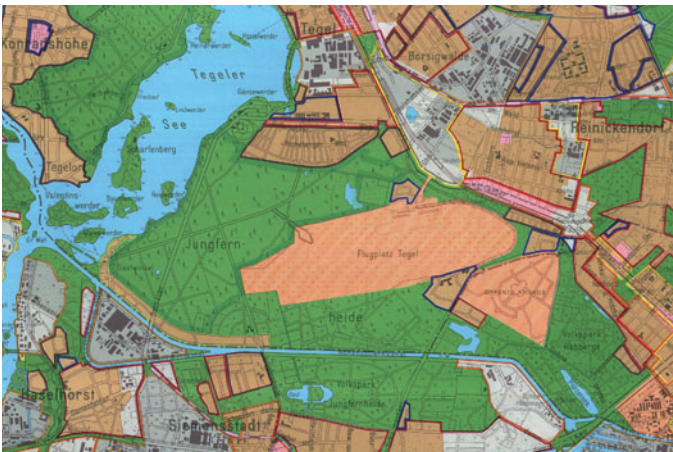
Die Schließung Tegels steht in der Kontinuität der Nachkriegsentwicklung: Berlin normalisiert sich weiter. Die Hauptstadtregion braucht einen modernen Single-Airport, durch die Schließung der innerstädtischen Flughäfen soll die Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung reduziert werden und TXL wird ein Zukunftsstandort der Stadt.

Der Flughafen Tegel zeigt, wie kaum ein anderer Standort in Berlin, die Nachkriegsgeschichte dieser Stadt, die Geschichte von Aufbau, Durchhaltevermögen, Hoffnung und Fortschritt. Er gehört zwar auch zur Militärgeschichte der Stadt, steht aber heute vor allem für die Entwicklung von der Inselstadt zur Metropole und Hauptstadt der modernen Bundesrepublik Deutschland.

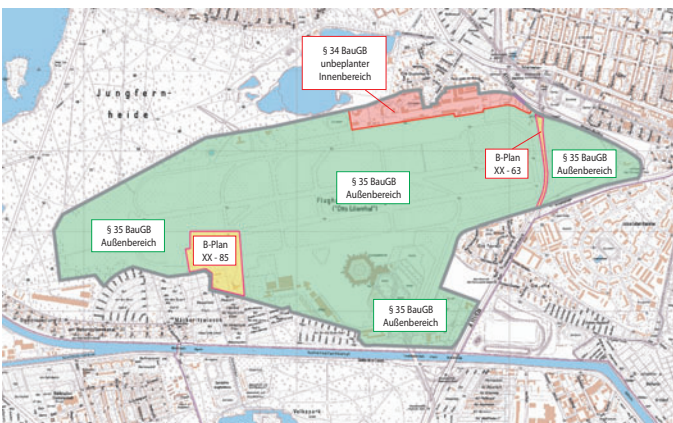
2.2 Planerische Ausgangssituation



Flächennutzungsplan von Berlin
in der Fassung der Neubekanntmachung vom 8. Januar 2004



Baunutzungsplan von Berlin von 1961



Bauplanungsrechtliche Situation mit Aufhebung der Planfeststellung (SenStadt 2008)



Planwerk Westraum Berlin: Leitbild Städtebau (SenStadt 2004)

2.2.1 Aufhebung der Planfeststellung

Der Flughafen Berlin-Tegel ist in Gänze einheitlich als (ziviler) Verkehrsflughafen planfestgestellt. Im Flächennutzungsplan ist das Areal dementsprechend als Flughafen dargestellt. Die Planfeststellung wurde insgesamt mit dem Entwicklungsbescheid (SenStadt 2006) vom 2. Februar 2006 aufgehoben. Dieser wird sechs Monate nach Inbetriebnahme der beiden funktionsfähigen Start- und Landebahnen am Standort BBI wirksam. Hiervon werden sowohl die im Eigentum Berlins als auch die im Eigentum des Bundes stehenden Flächen erfasst. Der Entwicklungsbescheid ist nach Abschluss aller dazu anhängig gewesenen Klagen inzwischen bestandskräftig, d. h. unanfechtbar.

Das Bundesministerium für Verteidigung nutzt seinen Teil aufgrund eines Mitnutzungsvertrags. Es gibt keine rechtlich eigenständigen militärischen Fluganlagen. Die Start- und Landevorgänge werden über dasselbe Start- und Landebahnsystem abgewickelt, dessen luftverkehrsrechtliche Zulassung enden wird. Deshalb kann auch der nördliche Teil des Flughafens mit der Entwidmung nicht mehr für den Luftverkehr genutzt werden. Die Zulässigkeit von Nutzungen richtet sich danach nach dem Bauplanungsrecht.

2.2.2 Bauplanungsrechtliche Situation mit Aufhebung der Planfeststellung

Die folgende Beurteilung basiert auf einer summarischen Prüfung der Gebietsqualität (SenStadt II C 2008). Eine intensive Prüfung der Situation sollte zeitnah zur Wirksamkeit der Aufhebung der Planfeststellung erfolgen. Maßgeblich für die Bestimmung der Gebietsqualität sind die konkreten örtlichen Verhältnisse zum Zeitpunkt der Entlassung des Flughafens aus der luftrechtlichen Zweckbestimmung. Die Einschätzung ist deshalb als vorläufig zu betrachten.

Bebauungspläne

Geringfügige Teilflächen des nach dem Luftverkehrsgesetz planfestgestellten Flughafens Berlin-Tegel liegen im Geltungsbereich von festgesetzten wirksamen Bebauungsplänen.

- B-Plan XX-63 festgesetzt am 12.06.1978 (GVBl. S. 1232)
Sicherung Flughafentunnel.
Festsetzung: Verkehrsfläche (Flughafen); Geh- und Fahrrecht für Träger der Straßenbaulast zugunsten der Allgemeinheit und Leitungsrecht der zuständigen Unternehmensträger (Straßentunnel).
- B-Plan XX-85 festgesetzt am 13.04.1973 (GVBl. S. 599)
Sicherung Ausbau des Roll- und Flugfelds im Bereich der Kleingartenkolonien Beussel'sche Erben und Neuland II; Inanspruchnahme von privaten Grundstücksflächen.
Festsetzung: Verkehrsfläche Flughafen.

Nach Aufhebung der Planfeststellung und Rückbau des Flughafens dürften die Festsetzungen des B-Plans XX-63 teilweise, die des B-Plans XX-85 insgesamt obsolet werden.

Baunutzungsplan

Der Baunutzungsplan vom 28. Dezember 1960 (BNP, ABl. 1961 S. 742) weist für das zentrale Flugfeld sowie den militärischen Teil des Flughafens ein Gebiet für besondere Zweckbestimmung „Flugplatz Tegel“ aus. Für den südlichen Teil des Flughafens mit dem zentralen Terminalbereich und kleinerem Flächenstreifen im östlichen Teil ist Nichtbaugelände ausgewiesen. Die an die Jungfernheide angrenzenden westlichen Teilflächen des Flugfeldes liegen im Waldgebiet, eine kleine Fläche an der östlichen Stirnseite des Flugfeldes liegt im allgemeinen Wohngebiet der Baustufe II/3.

Die Ausweisungen „besondere Zweckbestimmung“ und „Nichtbau-gebiet“ gelten nicht als übergeleitete Bebauungsplanfestsetzungen im Sinne von § 173 Abs. 3 Bundesbaugesetz (BBauG). Die Ausweisungen Waldgebiet und allgemeines Wohngebiet sind übergeleitet, diese Festsetzungen sind jedoch im vorliegenden Fall durch Planfeststellungsbeschluss und Bau des Flughafens verdrängt worden bzw. funktionslos geworden. Für die außerhalb der Geltungsbereiche der B-Pläne XX-63 und XX-85 gelegenen Flächen gibt es demzufolge keine verbindlichen Bebauungsplanregelungen gemäß § 30 BauGB. Das Flughafengelände liegt daher überwiegend im unbeplanten Bereich.

Unbeplanter Innenbereich nach § 34 BauGB / Außenbereich nach § 35 BauGB

Die Zulässigkeit von Vorhaben richtet sich in den unbeplanten Bereichen nach § 34 oder § 35 BauGB. Merkmale für das Vorliegen eines im Bebauungszusammenhang bebauten Ortsteils gem. § 34 BauGB weisen nach Lage der Dinge lediglich die bebauten Bereiche in Tegel Nord auf. Die dort stehenden gering geschossigen Gebäude grenzen unmittelbar an das nördlich benachbarte Wohnquartier Cité Guynemer an. Sofern eine Nachnutzung der vorhandenen Baulichkeiten beabsichtigt wäre, kämen als zulässige Nutzungen nach § 34 BauGB vor allem nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe, Dienstleistungsbetriebe oder Gemeinbedarfseinrichtungen in Betracht. Der Spielraum für wesentliche Nachverdichtungen wird im Rahmen von § 34 BauGB hier für gering erachtet.

Der zentrale Terminalbereich mit angrenzenden Hangars, Logistik- und sonstigen Funktionsgebäuden liegt durch größere Grün- und Freiflächen isoliert von den im Zusammenhang bebauten Stadtteilen. Die Gebäude und baulichen Anlagen haben nicht das Gewicht und die Qualität, einen eigenen Ortsteil im Sinne von § 34 Abs. 1 BauGB zu bilden; sie sind demzufolge als Siedlungs- bzw. Bebauungssplitter im Außenbereich nach § 35 BauGB zu betrachten.

Die weiträumigen Freiflächen des Roll- und Flugfelds zusammen mit dem anschließenden Waldgebiet der Jungfernheide und der Kleingartenanlagen in den Mäckeritzwiesen sind naturgemäß dem Außenbereich zuzuordnen.

Planerfordernis

Die bestehende planungsrechtliche Situation erlaubt nur in sehr eingeschränktem Umfang eine bauliche Nachnutzung und Entwicklung des Flughafengeländes für Siedlungszwecke. Insoweit besteht bei Aufhebung der Planfeststellung ein dringendes Planerfordernis, zumindest für den Bereich des Terminals. Eine geordnete städtebauliche Entwicklung sollte unbedingt im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen angemessen gesteuert werden.

Indes wird für Aufforstung und Begrünung der im Außenbereich gelegenen Freiflächen des Flughafens vorerst kein dringendes Planerfordernis gesehen. Es ist aber nicht auszuschließen, dass aus eigentumsrechtlichen oder sonstigen Gründen eine Sicherung der Zweckbestimmung der Grünflächen durch Bebauungspläne erforderlich wird.

2.2.3 Informelle Pläne und Fachplanungen

StEP Zentren

Der Stadtentwicklungsplan Zentren weist den Kurt-Schumacher-Platz (Schwarzweberstraße zwischen Ollenhauerstraße und Gotthardstraße) als eines von vier Reinickendorfer Stadtteilzentren aus. Der Verkaufsflächenbestand 2003 wird mit 15.000 m² angegeben. Die Entwicklung soll weitgehend im Bestand erfolgen, eine Auswei-

tung des Verkaufsflächenbestands bis 2020 ist nicht vorgesehen. Der Handlungsbedarf wird insgesamt als gering und die Zentrenfunktion als stabil angesehen. Allenfalls soll das Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot abgerundet werden.

Planwerk Westraum

Das Planwerk Westraum von 2004 beschäftigt sich mit dem Flughafen Tegel als einem von sieben Vertiefungsräumen und schlägt dort eine Entwicklung „vom Flughafen zur Gartenstadt“ vor. Das Planwerk geht von einer Entwicklung des Areals im Terminalbereich sowie aus Richtung des Kurt-Schumacher-Platzes und des Hohenzollernkanals aus. Der Bereich des Terminals wird als geeignet für eine private Großinvestition (Firmenzentrale, Messe, Medienzentrum) angesehen. Dabei wird das bauliche Erscheinungsbild als erhaltenswert eingestuft. Vom Kurt-Schumacher-Platz aus wird eine Abstufung der baulichen Dichte vom Zentrum zum Landschaftsraum empfohlen. Auf dem Flughafenareal ist städtisches Wohnen und Arbeiten am Landschaftsraum vorgesehen. Dazu sollen anbaufähige Straßen hergestellt werden. Für die bestehenden Siedlungsbereiche am Hohenzollernkanal werden die Umwandlung in Bauland und die Ergänzung durch Einfamilienhausgebiete mit Landschaftsbezug vorgeschlagen. Für den Bereich heutigen Start- und Landebahnen sind öffentlich nutzbare Wald- und Wiesenflächen vorgesehen. Dadurch sollen eine Freiraumverbindung von den Forstgebieten in die Innenstadt geschaffen und das Kaltluftentstehungsgebiet erhalten werden. Als Ziel wird auch die Renaturierung der Mäckeritzwiesen formuliert.

Planungshinweise Stadtklima

Die Planungshinweise Stadtklima im Umweltatlas Berlin verdeutlichen, dass das Gebiet des Flughafens Tegel als Kaltluftentstehungsgebiet eine hohe stadtklimatische Bedeutung hat und Ausgangspunkt für Kaltluftleitbahnen mit sehr hoher Bedeutung ist.

Wasserschutzgebiet

Der westliche Teil des Flughafengeländes liegt im Wasserschutzgebiet der Zone III B und ist Teil des Trinkwassergewinnungsgebiets des Wasserwerks Tegel (vgl. Kap. 7.1).

Planungshinweise zum Bodenschutz

Die Planungshinweise zum Bodenschutz von 2008 im Umweltatlas Berlin weisen eine sogenannte „Tabufläche“ im Bereich der Mäckeritzwiesen, einem eutrophen Auenniedermoor aus.

Die Kategorie wird mit Blick auf mögliche Planungen als Unzulässigkeitsbereich bezeichnet, da die Lebensraumfunktion für naturnahe und seltene Pflanzenarten kaum und die Archivfunktion für die Naturgeschichte gar nicht wiederherstellbar sind. Der Terminus „Tabu“ hat in diesem Kontext keine (planungs-)rechtliche Dimension, sondern soll die besondere Bedeutung dieser Flächen aus fachlicher Sicht des Bodenschutzes unterstreichen (vgl. Kap. 6.1.4 / 7.2).

Handlungsschwerpunkte der Stadtentwicklung

Der Flughafen Tegel gehört zum Nord-West-Raum Berlins. Diesem Raum werden die Bezirke Spandau (ohne Gatow und Kladow) und Reinickendorf, die Ortsteile Charlottenburg-Nord, Charlottenburg und Westend im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, sowie die Ortsteile Moabit und Wedding im Bezirk Mitte zugeordnet. Die Fluglärmschutzbereiche liegen zum ganz überwiegenden Teil auch in diesem Raum.

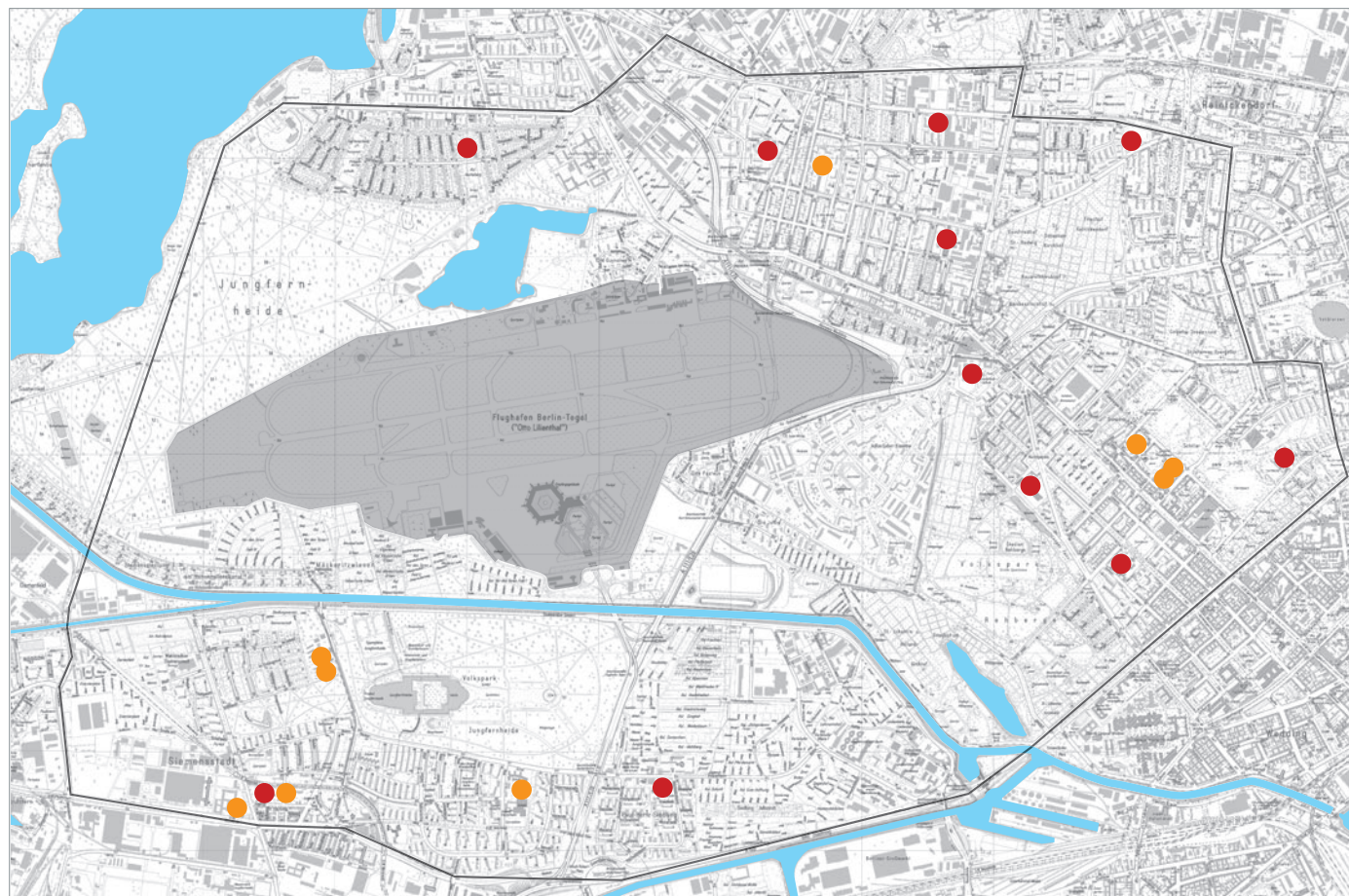
Die Schließung des Flughafens Tegel wird zu dem Wegfall der Lärmimmissionen durch den Flugverkehr aber auch zu Strukturveränderungen des Wirtschaftsraums führen. In diesem Raum gibt es zahlreiche Handlungsschwerpunkte der Stadtentwicklung Berlins. Neben der Teilnahme von Reinickendorf-Ost als Modellbezirk der Rahmenstrategie Soziale Stadtentwicklung befinden sich im Umfeld des Flughafens Gebiete aus der Förderkulisse von Stadtumbau West, Soziale Stadt und Aktive Zentren sowie entlassene Sanierungsgebiete und städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen.

Schulstandorte

Im Umfeld des Flughafenstandortes befinden sich die nebenstehenden Schulstandorte.

Derzeit finden viele strukturelle Veränderungen der Bildungslandschaft statt. Die demografische Entwicklung wird in den nächsten 20 Jahren Schließungen von Schulen nach sich ziehen. Deshalb können heute keine Aussagen gemacht werden, inwieweit in der nebenstehenden Tabelle genannten Schulen zukünftig zur Versorgung eines evtl. Wohnstandortes zur Verfügung stehen werden. Dies muss zeitnah untersucht werden.

Bezirk	Grundschule	weiterführende Schule
Reinickendorf	A.-Brehm-Grundschule R.-Fuchs-Grundschule H.-Schulz-Grundschule Mark-Twain-Grundschule Till-Eulenspiegel-Grundschule	Max-Beckmann-Gesamtschule
Mitte	Friedrich-Krüger-Schule Grundschule Möwensee Reberge und Goethepark Grundschule G.-Röhl-Grundschule	Lessing Oberschule H.-Bredow-Oberschule Winkefried Realschule
Charlottenburg-Wilmersdorf	Helmuth-James-von-Moltke-Grundschule Reinick-Grundschule	Anna-Freud-Schule (OSZ Sozialwesen) C.-Friedrich-v.-Siemens-Gymnasium J.-G.-Halske-Realschule Heinrich-Hertz-Hauptschule Werner-Siemens-Berufsschule

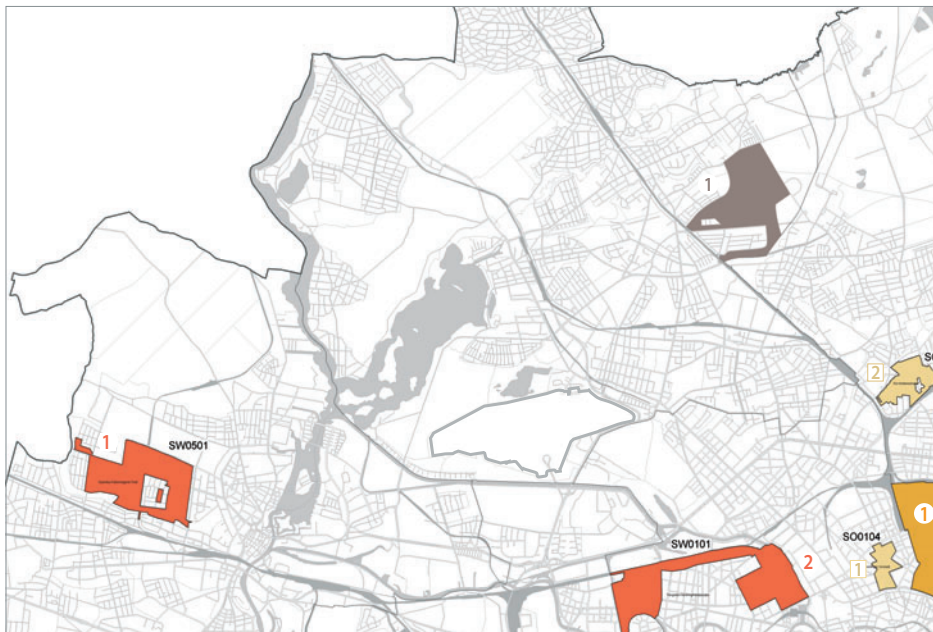


Schulstandorte im Umfeld des Flughafens Tegel

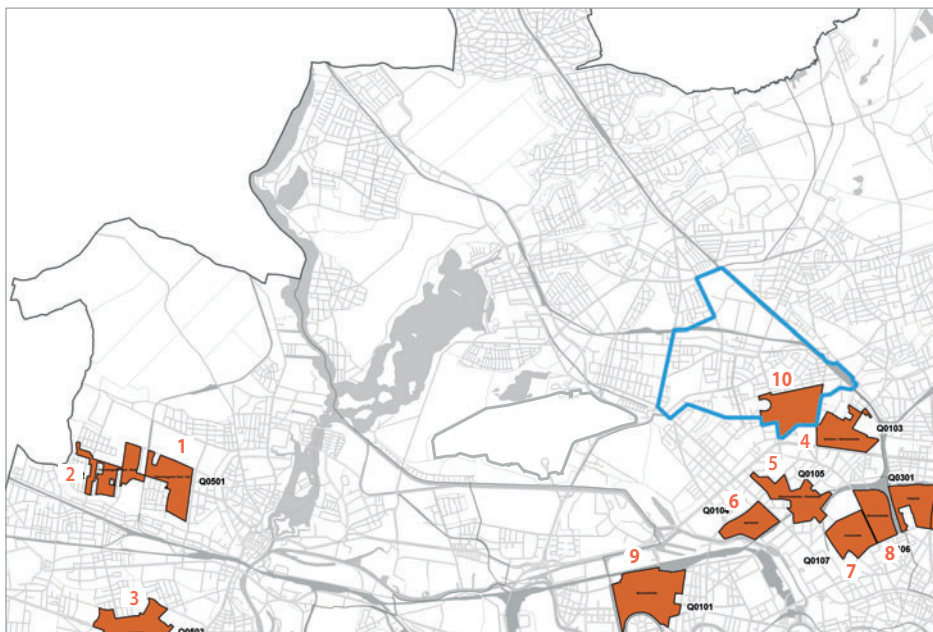
● Grundschule
● Weiterführende Schule
▭ Betrachtungsraum



- aufgehobene Sanierungsgebiete**
 - 1 Beusselstraße (Mitte)
 - 2 Stephankiez (Mitte)
 - 3 Soldiner Straße (Mitte)
 - 4 Schulstraße (Mitte)
 - 5 Exerzierstraße (Mitte)
 - 6 Koloniestraße (Mitte)
 - 7 Biesentaler Straße (Mitte)
 - 8 Stettiner Straße (Mitte)
 - 9 Rosenthaler Vorstadt (Mitte)
 - 10 Spandauer Vorstadt (Mitte)
- fürmlich festgelegte Sanierungsgebiete**
 - 1 Wollankstraße (Pankow)
 - 2 Helmholtzplatz (Pankow)
 - 3 Teutoburger Platz (Pankow)
- Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (aufgehoben)**
 - 1 Wasserstadt Berlin-Oberhavel (Spandau)
- fürmlich festgelegte Entwicklungs(teil)gebiete**
 - 1 Wasserstadt Berlin-Oberhavel (Spandau)
 - 2 Parlaments- und Regierungsviertel (Mitte)
- Aktive Stadtzentren**
 - 1 Turmstraße (Mitte)
 - 2 Müllerstraße (Mitte)



- Stadtumbau West**
 - 1 Falkenhagener Feld (Spandau)
 - 2 Heidestraße (Mitte)
- Stadtumbau West Voruntersuchung**
 - 1 Märkisches Viertel (Reinickendorf)
- Stadtumbau Ost**
 - 1 WB Prenzlauer Berg
- Stadtumbau Ost ohne Fördermitteleinsatz**
 - 1 SG Rosenthaler Vorstadt (Mitte)
 - 2 WB Neumannstraße (Pankow)



- Quartiersmanagementgebiet**
 - 1 Falkenhagener Feld Ost (Spandau) - Prävention
 - 2 Falkenhagener Feld West (Spandau) - Prävention
 - 3 Heerstraße (Spandau) - Prävention
 - 4 Soldiner Straße / Wollankstraße (Mitte) - starke Intervention
 - 5 Reinickendorfer Straße / Pankstraße (Mitte) - starke Intervention
 - 6 Sparrplatz (Mitte) - starke Intervention
 - 7 Ackerstraße (Mitte) - starke Intervention
 - 8 Brunnenstraße (Mitte) - starke Intervention
 - 9 Moabit West / Beusselstraße (Mitte) - starke Intervention
 - 10 Letteplatz (Reinickendorf)
- Pilotregion Rahmenstrategie Soziale Stadtentwicklung**

Handlungsschwerpunkte der Stadtentwicklung im Umfeld des Flughafens Berlin-Tegel (Charlottenburg-Wilmersdorf, Mitte, Reinickendorf, Spandau) (SenStadt Fis-Broker 2008)

3. Standortprofil Flughafen Tegel

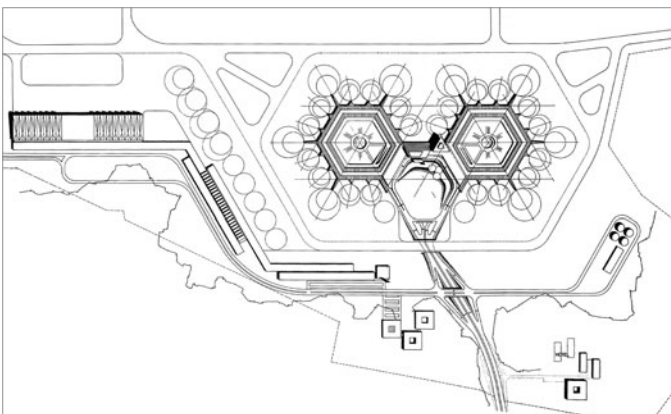
3.1 Alleinstellungsmerkmal

TXL ist eine Marke und ebenso wie THF, wenn auch nicht ganz so bekannt, ein Stück Berliner Geschichte und internationaler Luftfahrtsgeschichte. An keinem Standort des ehemaligen West-Berlin dokumentiert sich die Nachkriegsgeschichte der Stadt so umfassend. Tempelhof ist das Symbol der Luftbrücke und damit des Durchhaltens, der Brücke zur Welt und der Freundschaft mit den Alliierten, das Rathaus Schöneberg Symbol des Freiheitswillens, Hansaviertel und Ernst-Reuter-Platz stehen für das neue Bauen und das moderne Nachkriegs-Berlin, die City West mit Gedächtniskirche, Europacenter, Kurfürstendamm und KaDeWe für das Schaufenster des Westens, die Freie Universität für Unabhängigkeit und das Regierungsviertel mit Reichstag und Bundeskanzleramt für die Hauptstadt. Der Flughafen Tegel vereint alle diese Standorteigenschaften in seiner Geschichte.

Das Gebäudeensemble des Flughafens „Otto Lilienthal“ oder besser TXL ist ein Prototyp eines Flughafenkonzepts der Moderne. Mit diesem Projekt hat das weltweit tätige Architekturbüro von Gerkan, Marg und Partner (gmp) seinen internationalen Durchbruch gefeiert. Die Architekten hatten gerade ihr Hochschulstudium beendet und begründeten mit ihrem klaren Entwurf ihren späteren Weltruf.

1965 wurde ein europäischer Wettbewerb für den Flughafen Tegel Süd ausgeschrieben. An ihm nahmen 68 Architekturbüros teil. Die Ergebnisse lagen 1966 vor. Das international besetzte Preisgericht vergab sechs Preise und drei Ankäufe. Die neun Arbeiten wurden durch die Berliner Flughafengesellschaft in betriebswirtschaftlicher und technischer Hinsicht unter Berücksichtigung der besonderen Struktur des Berliner Luftverkehrs geprüft. Im Ergebnis wurde der Entwurf der Architekten von Gerkan, Marg und Nickels, Hamburg mit dem ersten Preis ausgezeichnet. Das Büro wurde mit dem Vorentwurf beauftragt.

Ursprünglich war als zweite Stufe die Spiegelung des Terminals mit einem weiteren sechseckigen Gebäude geplant. Dass die Erweiterungen des Terminalbereichs, die seit 2000 stattgefunden haben, anders durchgeführt wurden, hat vor allem funktionale und ökonomische Gründe. Heute unterliegen Flughäfen anderen Sicherheitsstandards und wirtschaftlichen Anforderungen als in den sechziger Jahren.



Entwurf Flughafen Tegel gmp 1966 (von Gerkan 2008)

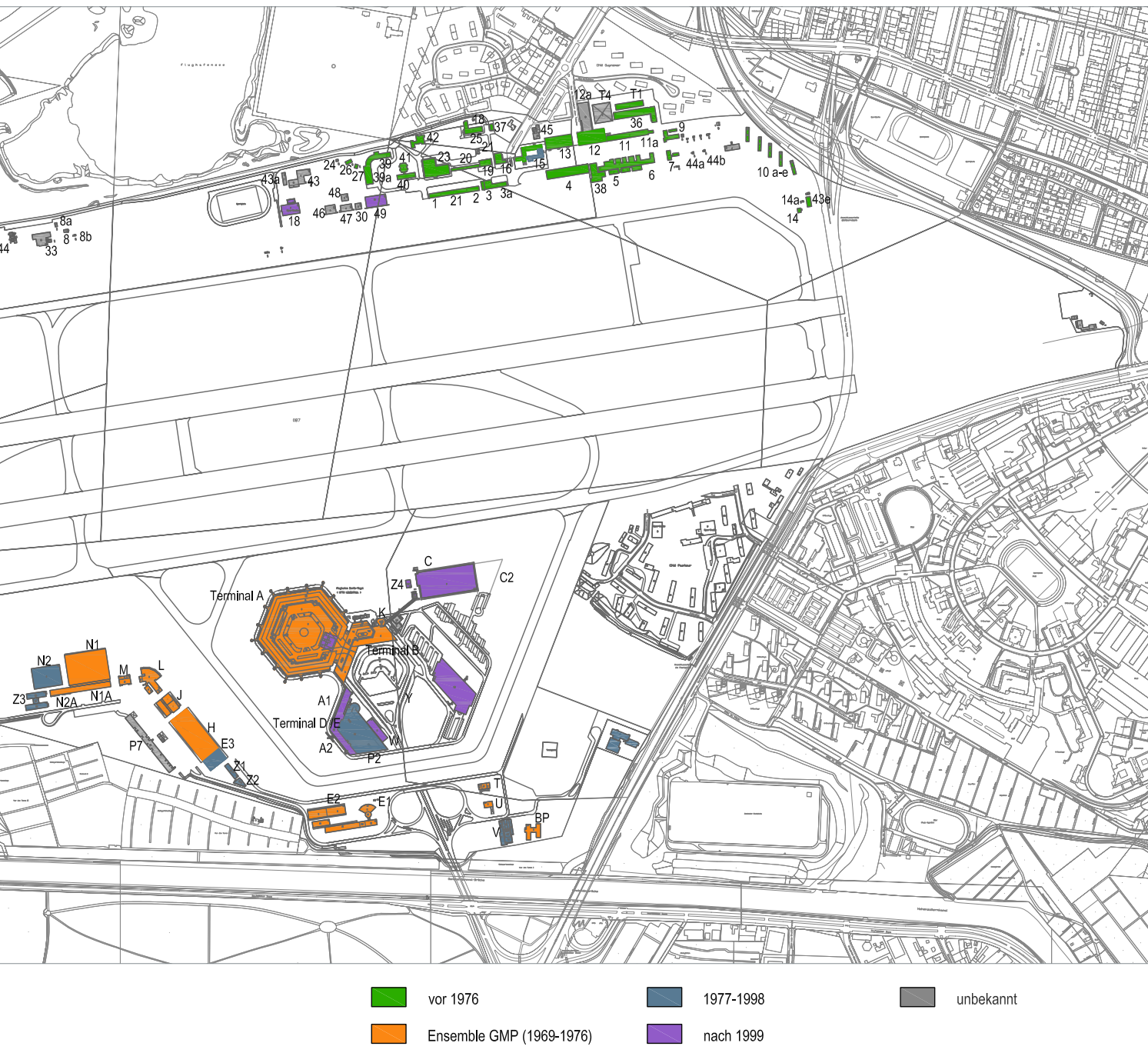
Auf der Suche nach dem perfekten Flughafen wurden damals weltweit viele Flughäfen geplant und gebaut, z. B. John Foster Dulles International Airport in Washington, Dallas Fort Worth International Airport, Kansas City International Airport und Roissy Charles de Gaul-



Flughafen Tegel - Gebäudealter

le in der Region Paris. Für die architektonische Lösung wurde ein umfangreiches technisches und logistisches Wissen benötigt. Der Transport sollte schnell und reibungslos erfolgen: vom Highway zum Highway der Lüfte. Es wurde der „drive-to-your-gate“-Airport entwickelt: eine zentralisierte Umschlags-„Maschine“ mit meist kreisförmigen oder eckigen Gebäude und einem Parkplatz in der Mitte. Die neuen Fluggastbrücken ermöglichten auf der Luftseite den kurzen Weg in den Flieger (Bosma 2004). Der erste „drive-in“-Airport Europas war der Flughafen Köln-Bonn, dort wurde 1970 ein halbes Sechseck-Terminal eröffnet. Der Architekt war Paul Schneider-Esleben.

Der Entwurf für Tegel Süd ist die konsequenteste und kompakteste geometrische Lösung der damaligen Zeit. Die Funktionalität seiner architektonischen Lösung beweist der Flughafen Tegel bis heute. Fast kreuzungsfrei erreicht man sein Gate. Vom Auto zum Abflugschalter sind es zum Teil nur 30 m. Bei der Ausführung wurde sehr viel Wert auf ein qualitativvolles, einheitliches Erscheinungsbild gelegt. Im Bereich der Fluggastabfertigung herrschte die Farbe Rot vor. Sie



wurde für Decken und Klinkerfußboden verwendet. Gelb war die Farbe für „offizielle“ Informationen, Grün waren die Hinweise auf Nebendienste wie Banken und Kioske. Zur Erweiterung des Terminals wäre sowohl die Spiegelung des Terminalgebäudes als auch eine Aufstockung des Mittelrings möglich gewesen: die Fahrstuhlschächte der Parketagen sind als tragende Konstruktion ausgebaut.

Das Gebäudeensemble wurde zwischen 1969 und 1976 erbaut. Dazu gehört auch die weniger bekannte westliche Randbebauung mit der Energiezentrale, der Betriebstechnik, einer Luftfrachthalle, einem Bordküchengebäude, Einrichtungen für die Flughafen-Feuerwehr und dem Tankdienst, dem Hangar 1 und der Lärmschutzkabine. Bis auf den Hangar 1 und die Lärmschutzpyramide wurden die ein- bis dreigeschossigen Gebäude in einem Container-Bausystem mit Stahlskelettkonstruktion errichtet. Orange-braune Aluminiumelemente gliedern die Fassaden. Herausragend ist die Architektur der Energiezentrale.

1978 erhielt der Flughafen Tegel Süd im Rahmen des Bundeswettbewerbs „Industrie im Städtebau“ die Goldplakette. Ausgezeichnet wurde die hervorragende Gesamtleistung, besonders hervorgehoben wurde dabei die westliche Randbebauung.

TXL ist heute weltweit einer der Flughäfen, bei dem die starke geometrische Struktur noch deutlich erhalten ist. Das Terminalgebäude ist identitätsstiftend, der Standort hat mit ihm eine Adresse.

3.2 Flughafenareal

Das Flughafengelände umfasst eine Fläche von 4.613.842 m². Der Flughafen Tegel gliedert sich in die Bereiche Tegel Nord, Tegel Süd und das Flugfeld.

Die Start- und Landebahnen, die Taxiways und Erschließungsanlagen sowie große Teile von Tegel Nord und Tegel Süd sind zu 100% versiegelt. Im Bereich der Start- und Landebahnen finden sich Betonflächen mit besonders hoher Materialdichte.

Auf dem Flughafenareal befinden sich verschiedene unterirdische Leitungen und Tankanlagen.

Die Informationen zum Flughafenareal basieren auf Informationen und Gesprächen mit der Berliner Flughafengesellschaft (BFG).

3.2.1 Erschließung

Der Standort ist aus nördlicher und aus südlicher Richtung an das öffentliche Straßennetz angebunden. Die Erschließungsstraßen sind im straßenrechtlichen Sinn Privatstraßen, die nicht gemäß § 3 Berliner Straßengesetz dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind. Allerdings ist die Nutzung durch den öffentlichen Verkehr zugelassen, so dass dort die Straßenverkehrsordnung gilt. Die Verkehrssicherungspflicht und Unterhaltungslast liegen beim Eigentümer bzw. bei der Berliner Flughafengesellschaft als Erbbaurechtsnehmer. Dieser Sachverhalt gilt sowohl für die zentrale Zufahrt im Süden (nördlich des Hohenzollernkanals mit Anbindung an den im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf gelegenen Saatwinkler Damm) als auch für die nördliche Zufahrtsstraße Avenue-Jean-Mermoz.

3.2.2 Tegel Nord

Die Standortentwicklung des Flughafens ging von Tegel Nord aus. Das Areal ist geprägt durch eine heterogene Gebäudelandschaft. Insgesamt befinden sich dort 66 Gebäude (nach dem Brand der Quarantänestation am 20. November 2008 nur noch 65). Sie wurden bis auf einzelne Ausnahmen seit 1948 für die Luftbrücke, den Flughafen der französischen Alliierten, die beginnende zivile Nutzung, den Charterflugverkehr, den Regierungsflughafen und die Hubschrauberstaffel der Bundeswehr gebaut. Der überwiegende Teil der Gebäude wurde vor 1976 errichtet. Zahlreiche Gebäude werden heute nicht mehr genutzt. Die Erkenntnisse über die Gebäude sind insbesondere bezüglich der Nutzung durch das Bundesministerium der Verteidigung lückenhaft.

Die Gebäude weisen nach aktuellem Informationsstand keine besonderen Merkmale für den Erhalt auf, es sei denn zu Zwecken der Dokumentation der Flughafengeschichte. Die Integration einzelner Gebäude in Nachnutzungskonzepte ist jedoch denkbar.

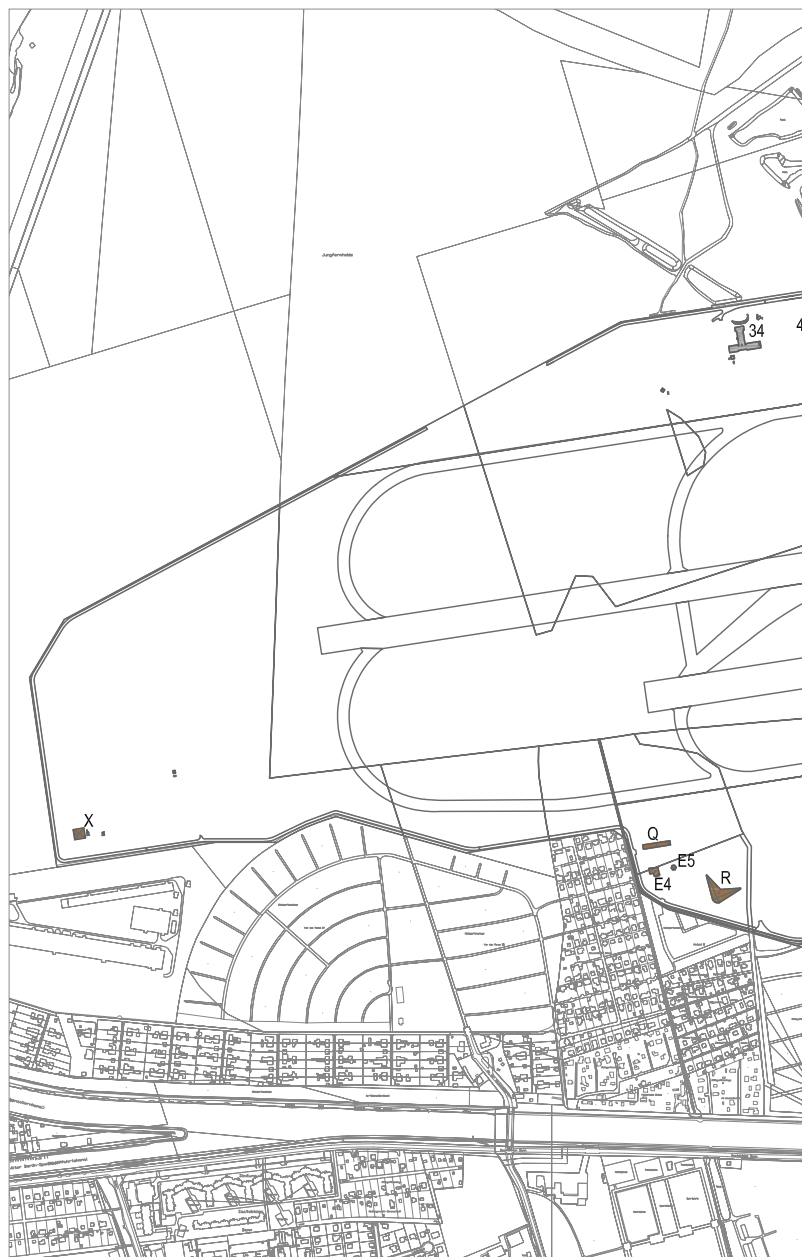
3.2.3 Tegel Süd

Die Vorfeldfläche wird mit 409.500 m² angegeben (FBS 2008).

In Tegel Süd befinden sich insgesamt 33 Gebäude. Das Areal wird durch das Gebäudeensemble von gmp dominiert. Es umfasst sowohl das zentrale Terminalgebäude mit Erschließungsanlagen als auch die westlichen Randbereiche mit Funktions- und Bürogebäuden.

Das Ensemble von gmp wurde insbesondere seit 1999 erweitert und den steigenden Fluggastzahlen angepasst (2007: 13,4 Mio. Fluggäste, 13% Steigerung im Vergleich zum Vorjahr). Das zentrale Terminalgebäude erhielt 1999 einen Anbau, insbesondere zur Schaffung von Verkaufsflächen. Der Anbau stört das Erscheinungsbild erheblich. Die ergänzenden Terminalbauteile A1, A2 und C entstanden zwischen 2001 und 2007. Die Bauteile A1 und A2 entstanden durch den Umbau des angrenzenden Parkhauses. Der Terminal C stellt ein störendes Element im Flughafenensemble dar. Er wird 2009 erneut erweitert.

Mittlerweile umfasst der Flughafen somit die fünf Terminals A - E, wobei Terminal D und E auf der oberen bzw. unteren Etage der Bauteile A1 und A2 verortet sind.



Flughafen Tegel - Gebäudenutzung

Tegel Nord

- | | |
|---------------------------------|-----------------------|
| 3a: Feuerwehr | 38: Quarantänestation |
| 4: Hangar | 40: Verwaltung |
| 5-6: ehem. frz. Empfangsgebäude | 46: Hangar |
| 10a-e: sog. "Franzosenbaracken" | 47: Hangar |
| 14: Wetterdienst | 49: Hangar |
| 15: Empfangsgebäude AA | 43: Leitwarte |
| 18: Sporthalle | 44: Radar DFS |
| 21: Tower | 44a: Sendestation DFS |
| 36: Winterdienst | 44b: Sendestation DFS |

Das sechsstöckige Zentralgebäude wird von der Landseite aus auf der Ebene 1 („+4,35m“) erschlossen. Auf der Ebene 0 befinden sich in dem der Luftseite zugewandten Bereich die Funktionsräume des Vorfeldbetriebs und im inneren Bereich das Parkhaus P1.

Die zum ursprünglichen Ensemble von gmp gehörenden Gebäude in Tegel Süd sind als erhaltenswert einzuschätzen. Ein Abbau der Verkehrsbauwerke wäre vermutlich funktional durchführbar, würde aber die Repräsentativität und Proportionen des Ensembles stark beeinträchtigen.



 Terminal / Empfangsgebäude	 Bürogebäude	 unbekannt
 Funktionsgebäude	 Parkhaus	

Tegel Süd

Terminal A
Terminal B
Terminal C
Terminal C2 (gepl. Terminalerweiterung)
Terminal D (Bauteil A1 / A2)
Terminal E (Bauteil A1 / A2)
BP: Bau- und Planungsbüro
E 1: Energiezentrale
E 2: Betriebstechnik

E 3: Betriebstechnik Erweiterung
E 4: Betriebsgebäude
E 5: Geräteabstellschuppen
H: Frachtgebäude
J: Borddienstgebäude
K: Tower
L: Feuerwehr
M: Tankdienststation

N1: Hangar
N1A: Annex N1
N2: Hangar 2
N2A: Annex N2
Q: Betriebsgebäude
R: Lärmschutzkabine
T: Streugutlager
U: Tankstelle

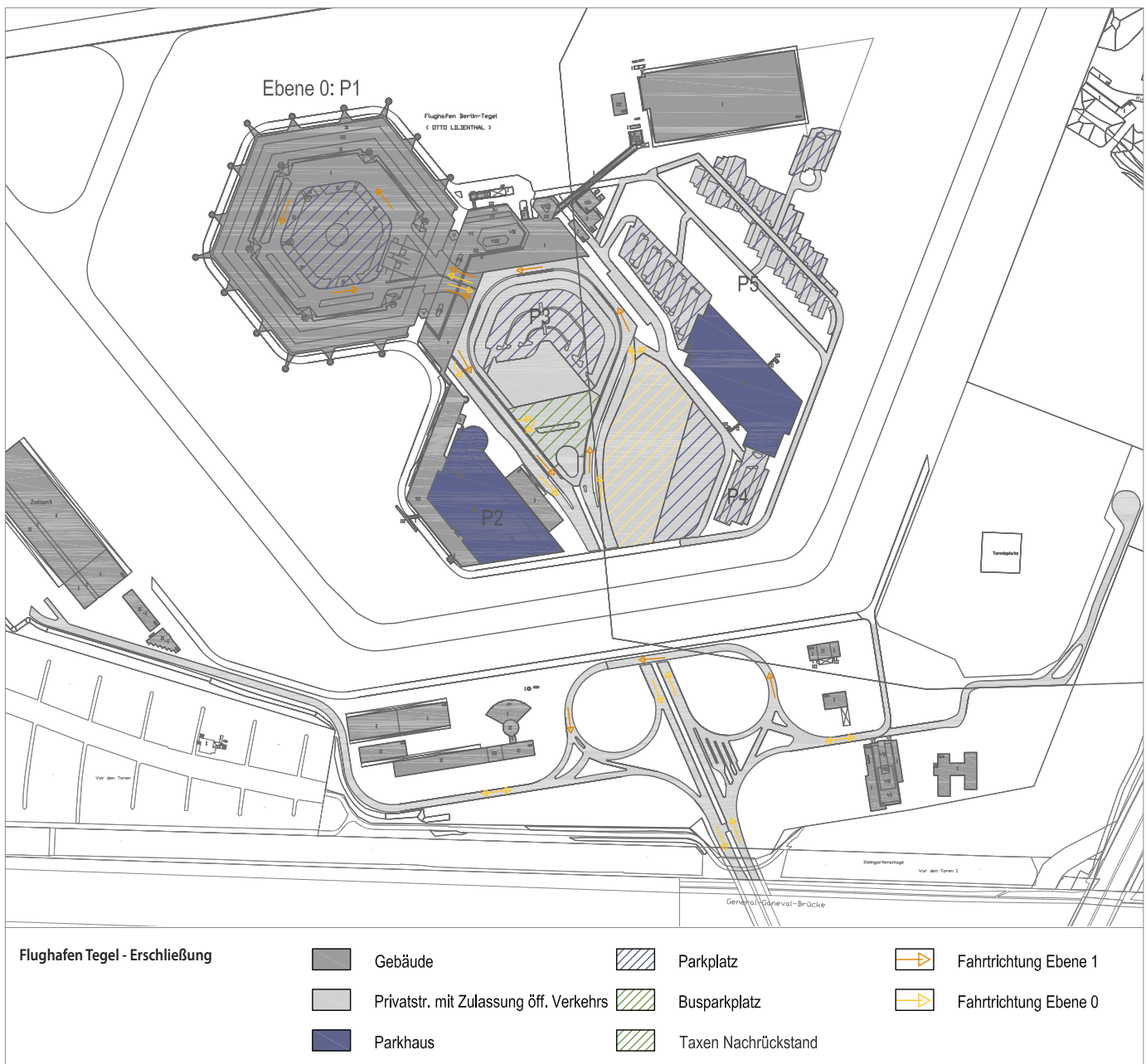
V: Verwaltungsgebäude
W: Mietwagencenter
X: Delaborierungsanlage
Y: Taxenkiosk
Z1: Bürogebäude
Z2: Bürogebäude
Z3: Bürogebäude
ZG: Gepäcklager

Flächen

Die Nutzfläche der vorhandenen Bebauung (Tegel Süd) wird von gmp mit 135.000 m² angegeben, der größte Teil befindet sich im Zentralbereich mit ca. 80.000 m² (von Gerkan 2008). Weitere Flächenangaben wurden von der BFG und dem Bezirksamt Reinickendorf, Bauamt zur Verfügung gestellt. Detaillierte Flächennachweise, auch für die weiteren Flughafengebäude, lagen bis Dezember 2008 nicht vor.

Terminal A:
Terminal B:
Terminal C:
Terminal D / E:
Frachtgebäude:
Lärmschutzkabine:
Bürogebäude Z3, Z4:
Empfangsgebäude
Auswärtiges Amt:

Grundfläche 19.550 m²
Grundfläche 4.214 m²
Grundfläche 9.822 m²
Geschossfläche 7.805 m²
Bruttogrundfläche 11.428 m²
Bruttogrundrissfläche 2.230 m²
Bruttogeschossfläche 1.800 m²
Gesamtnutzfläche 1.165,35 m²



Erschließungsanlagen und Parkplätze

Die Erschließung des südlichen Terminalbereichs wird durch großflächige Erschließungsanlagen geprägt. Über die südlichen Schleifen werden sowohl das Hotel Mercure am Saatwinkler Damm als auch die Funktionsgebäude der westlichen Randbebauung erschlossen. Die eigentliche Erschließungsanlage nördlich des Taxiways liegt auf zwei Ebenen. Die Anlagen auf der Ebene 0 ermöglichen die Zufahrt zu den Parkhäusern in den Terminalgebäuden (P1, P2), den östlich gelegenen Parkhäusern/-plätzen P3, P4, P5 sowie zu den Kurzzeitparkplätzen am Terminal C. Die Anlagen auf der Ebene 1 stellen die zentrale Erschließung für die Flughafenutzer dar. Die Vorfahrt wird vor allem durch den ÖPNV mit Bussen sowie durch Taxis genutzt. Weiterhin ist darüber die Einfahrt in den Abfertigungsring und die dortigen Kurzzeitparkplätze möglich. Insgesamt stehen in direkter Terminalnähe 4.400 Parkplätze zur Verfügung.

3.2.4 Flugfeld

Das Flugfeld hat eine Größe von ca. 310 ha. Auf dem Flugfeld befinden sich die beiden Start- und Landebahnen, die Taxiways sowie die Befeuerungsanlagen und Anlagen des Deutschen Wetterdienstes.

Größen- und Flächenangaben:

Länge Start- und Landebahnen	3,0 km / 2,4 km
Breite Start- und Landebahnen	60 m (ALK)
Fläche Start- und Landebahnen	340.000 m ²
Fläche Taxiways	319.000 m ²

3.3 Kosten

Nach Entlassung des Flughafengeländes aus der Planfeststellung gehen die Kosten für Betrieb, Sicherung und Instandhaltung des Geländes und der darauf befindlichen Bauwerke in erster Linie auf die Grundstückseigentümer über. Zusätzlich entstehen Kosten für notwendige Ordnungsmaßnahmen sowie für die Entschädigung. Diese entfallen ausschließlich unter der Voraussetzung, dass die planungsrechtliche Ausweisung des Grundstücks eine anderweitige Nutzung der Bauwerke nicht zulässt und diese mithin beseitigt werden müssen. Als Kostenpositionen müssen bedacht werden:

Betriebskosten:

verbrauchsunabhängig

- Grundsteuer
- Versicherung
- Straßenreinigung (extern und intern)
- Winterdienst
- Brandschutz
- Regenentwässerung
- Wartung für Sicherheitsanlagen
- Wartung für technische Anlagen
- Prüfung ortsfester E-Anlagen

abhängig von Verbrauch und / oder Nutzungsintensität

- Strom: Elektrogrundversorgung
- Gas: Mindestbeheizung
- Wasser / Abwasser
- Hausreinigung
- Grünanlagenpflege
- Straßenbeleuchtung

Sicherungskosten:

- Verkehrssicherung
- ggf. erforderlich werdende zusätzliche Zaunanlagen
- Sicherheitsdienst
- Wartung der Zaunanlagen

Instandhaltungskosten:

- Instandhaltung der Gebäude
- Instandhaltung der Verkehrsbauwerke
- Instandhaltung der Straßen, Wege und Freiflächen

Entschädigungskosten :

- für alle Bauwerke

Ordnungsmaßnahmen:

- Rückbau Gebäude
- Schadstoffsanierung
- Sonderentsorgung
- Rückbau Brückenbauwerke
- Rückbau Rollbahnen
- Rückbau Start- und Landebahn
- Rückbau Straße und Wege
- Beräumung von Grünflächen
- Rückbau Ver- und Entsorgungsleitungen
- Rückbau besonderer technischer Einrichtungen
- Rückbau Tanklager
- Kampfmittelberäumung
- Altlastensanierung

Als „analoger“ Ansatz wurden im Rahmen der Grundlagenermittlung entsprechende Untersuchungen zum Tempelhofer Feld (liegen bei SenStadt vor) herangezogen (Kostenaufstellung für die Positionen Bewirtschaftung / Unterhalt, Ordnungsmaßnahmen, Erschließung, Hochbaumaßnahmen, Grün- und Freiräume, Temporäre Nutzungen, Planung / Verwaltung und Finanzierungskosten).

Einige Positionen können zum Vergleich als erster Ansatzpunkt herangezogen werden. So ergeben sich für den Rückbau der Start- und Landebahnen Kosten in Höhe von 30 Mio. € (90 €/m², ohne Rückbau der Brückenbauwerke) und für den Rückbau der Taxiways weitere 22 Mio. € (70 €/m², ohne Rückbau der Brückenbauwerke).

Darüber hinaus muss die Übertragbarkeit der Angaben in Frage gestellt werden, da eine Vergleichbarkeit der baulichen Anlagen nicht gegeben ist. Für die Kostenschätzung TXL ist eine vertiefende Untersuchung notwendig. An die weitere Klärung der Kosten müssen sich die Senatsverwaltung für Finanzen, das Bezirksamt Reinickendorf und die BFG gemeinsam annähern.

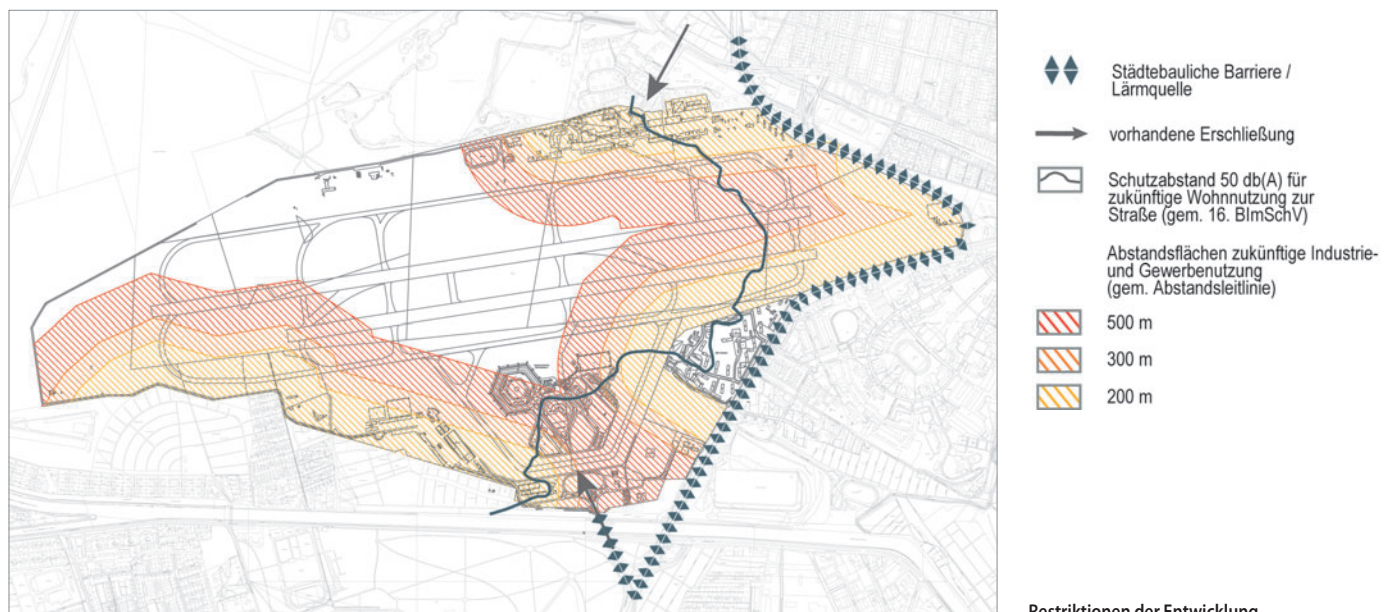
3.4 Restriktionen für die zukünftige Entwicklung

Aus dem Flughafengelände und seiner Umgebung ergeben sich verschiedene Restriktionen für die zukünftige Entwicklung.

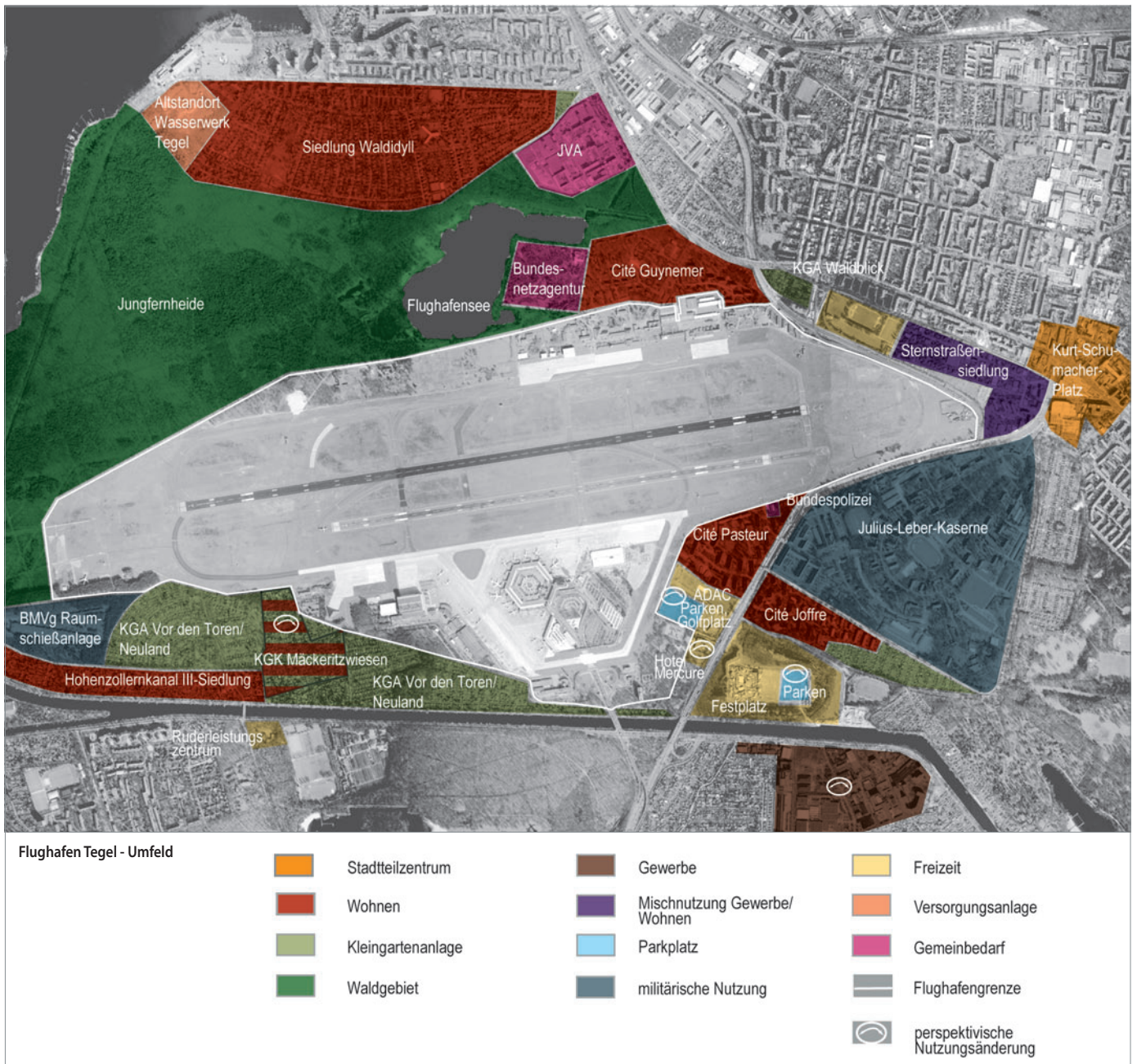
Die östlich angrenzende Autobahn A111 stellt zum einen eine städtebauliche Barriere und zum anderen eine starke Lärmquelle dar. In den angrenzenden Gebieten wird der in der 14. Bundesimmissionschutzverordnung für reine und allgemeine Wohngebiete festgelegte Immissionsgrenzwert von 47 dB(A) nachts in Teilen überschritten.

Eine weitere Restriktion für die Entwicklung des Flughafengeländes stellen die wenigen vorhandenen Erschließungsmöglichkeiten dar.

Im Falle einer lärmintensiven Nachnutzung des Flughafengeländes müssten weiterhin Schutzabstände zu den angrenzenden und zukünftigen Wohngebieten (vgl. Kap. 4) eingehalten werden. Die angegebenen Abstände sind als erste Annäherung zu verstehen, da die tatsächlichen Schutzabstände je nach Gewerbe insbesondere an den Erschließungsanlagen eingehalten werden müssen.



Restriktionen der Entwicklung



4. Umgebung des Flughafens

Die Umgebung des Flughafens Tegel ist durch eine heterogene Nutzungsstruktur gekennzeichnet. Prägend sind das Stadtteilzentrum Kurt-Schumacher-Platz im Osten, die Jungfernheide und der Flughafenensee im Nord-Westen, die südlich angrenzenden Kleingartenanlagen, die südöstlich gelegene Julius-Leber-Kaserne sowie die drei französischen Siedlungen City Guynemer, Cité Pasteur und Cité Joffre.

Durch die Aufgabe des Flugbetriebs werden sich in einigen der umliegenden Gebiete perspektivische Nutzungsänderungen ergeben. Dies gilt insbesondere für die Gebiete, die unmittelbar mit der Flughafennutzung zusammenhängen wie beispielsweise die östlich angrenzenden Parkplätze.

Die Informationen wurden aus vorliegenden Berichten und Gutachten sowie aus Gesprächsrunden und Telefonaten mit den entsprechenden Bezirksämtern und Einrichtungen zusammengestellt. Genauere Angaben sind dem Quellenverzeichnis zu entnehmen.

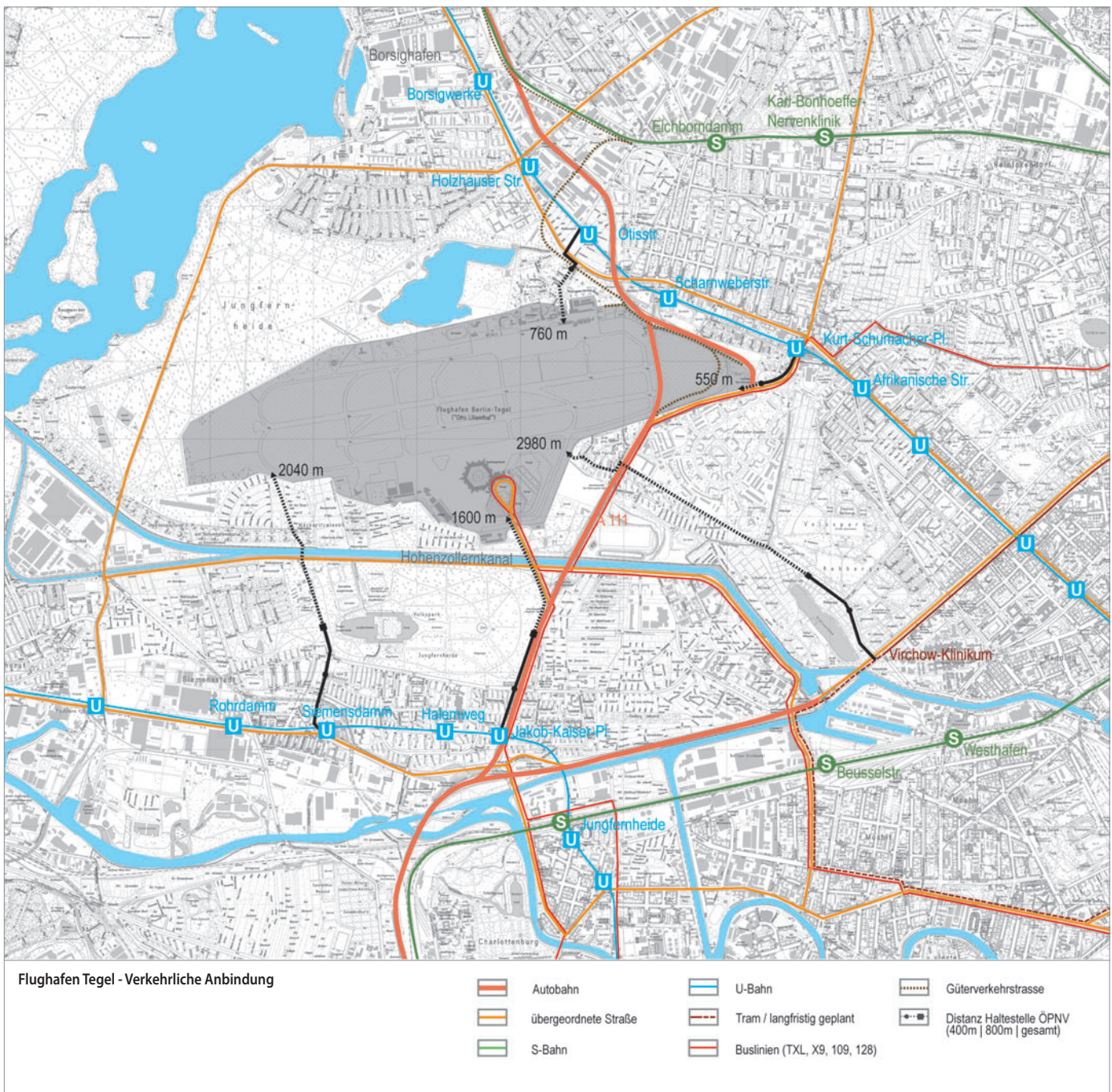
	Gebiet / Kenndaten	Besonderheiten / Entwicklungsperspektiven
	Eigentümerkolonien Mäckeritzwiesen Eigentümer: privat Fläche: ca. 90.000 m ² Bezirk Reinickendorf	• Zu den Eigentümerkolonien gehören Beusselsche, Köppensche und Albrechtsche Erben sowie Eigenland • jahrzehntelange Praxis der Bebauung ohne Genehmigung • 1999 Erarbeitung Duldungskonzept, das eine einfache Duldung (Einhaltung von Brandschutzaufgaben, Duldung für 5 Jahre) und eine aktive Duldung (Bebauung hält künftiges Planungsrecht ein: GRZ 0,2, GFZ 0,3, eingeschossige Bebauung+ Dach, Duldung für 10 Jahre) unterscheidet; 60 % der Grundstücke haben aktive Duldung und sind insofern nachträglich genehmigungsfähig; die einfache Duldung wurde stillschweigend verlängert • Problem: eingeschränkte Verkehrsanbindung • Entwicklungsperspektiven: Duldungskonzept geht von der Schließung TXL aus und der nachfolgenden Ausweisung des Areals als allgemeines Wohngebiet (Änderung FNP, Aufstellung B-Plan)
	Hohenzollernkanal-Siedlung (HoKa-Siedlung) Eigentümer: privat Fläche: ca. 158.500 m ² Bezirk Reinickendorf	• einheitlich gestaltete Siedlung mit Typenbebauung; geringe Ausnutzung der Grundstücke; gehört zur Siemenssiedlung, um 1930 für Siemensbeschäftigte errichtet • Erschließung über Bernauer Straße und Mäckeritzbrücke; fehlende Anbindung an Versorgungsangebote und Infrastruktur; Schwierigkeiten mit Verwirbelungen durch den Flugverkehr (Dachschäden) • Aufwertung nach Schließung TXL wegen Wegfall Fluglärm
	KGA Vor den Toren I-IV, Neuland I + II Eigentümer: Land Berlin Fläche: 443.142 m ² Bezirk Reinickendorf	• Bei den KGA Vor den Toren und Neuland handelt es sich um dauerhaft gesicherte Kleingartenanlagen in FNP-Grünflächen
	Ruderleistungszentrum / Regattastrecke Eigentümer: Landesruderverband (LRV) Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf	• Geschäftsstelle des Landesruderverbands und Leistungszentrum für den Ruderverband am Jungfernheideweg; Errichtung in den 60er Jahren; Hohenzollernkanal ist ehemalige Westberliner Regattastrecke; Nutzung Hohenzollernkanal für Leistungsprüfungen und Stadtwettkämpfe • Vorschlag des LRV: Bau einer modernen Regattakampfstätte auf dem Standort TXL

	Gebiet / Kenndaten	Besonderheiten / Entwicklungsperspektiven
	Raumschießanlage Eigentümer: BMVg Fläche: ca. 169.600 m ² Bezirk Reinickendorf	• möglicherweise Zusammenhang zur Julius-Leber-Kaserne (Wachbataillon) • Entwicklungsperspektive unbekannt
	Altstandort Wasserwerke Eigentümer: Wasserwerke Fläche: ca. 191.800 m ² Bezirk Reinickendorf	• Wasserwerke möchten auf Altstandort östlich der Bernauer Straße Wohnungsbau errichten; Bezirk bevorzugt Landschaftsentwicklung (Rückgewinnung als Waldfläche und Eingliederung in die Berliner Forsten)
	Siedlung Waldidyll Eigentümer: privat Fläche: ca. 776.500 m ² Bezirk Reinickendorf	• Wohnsiedlung der 30er Jahre; keine Leerstände; Neubautätigkeiten von Reihen- und Zweifamilienhäusern im Siedlungsinne; Schul- und Kindergartenstandort
	Flughafenensee Eigentümer: Bund Bezirk Reinickendorf	• künstlicher See, entstanden 1953 - 1978 durch Kiesabbau; 1981: Übernahme des Sees in das bezirkliche Fachvermögen; • Einleiter für Niederschlagswasser aus den Gewerbegebieten bis Wilhelmsruh (über den Schwarzen Graben); jährliche Kosten für Belüftung / Reinigung benötigen beinahe gesamte bezirkliche Zuweisung in Höhe von 50.000 €; zusätzliche Pflegekosten des NGA 75.000 – 80.000 €/ Jahr; • im Landschaftsplan als naturschutzwürdiger Bereich, Teilbereiche des Ufers als Badestellen dargestellt; östlicher Teil ist Vogelschutzreservat, das vom NABU betreut wird
	Bundesnetzagentur Eigentümer: Bund Fläche: ca. 110.500 m ² Bezirk Reinickendorf	• selbständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie; neue Verwaltungsgebäude nach 2000 • keine Entwicklungsperspektiven bekannt

	Gebiet / Kenndaten	Besonderheiten / Entwicklungsperspektiven
	JVA Tegel Eigentümer: Land Berlin Fläche: ca. 161.100 m ² Bezirk Reinickendorf	• 1.500 Insassen; wurde in den letzten Jahren häufig erweitert und umgebaut • Fertigstellung JVA Großbeeren, keine Erweiterungspläne am Standort Tegel bekannt
	Cité Guynemer Eigentümer: Bund, privat Fläche: ca. 218.000 m ² Bezirk Reinickendorf	• Erschließung über Privatstraßen mit Zulassung öffentlicher Nutzung • nordwestlicher Teil mit landschaftsbezogenem Wohnen wurde privatisiert, Grundstücke zwischen 1.000-1.600 m²; Einzel- und Doppelhäuser; Nachverdichtungspotenziale nach Schließung des Flughafens; derzeit Sanierungstätigkeiten im östlichen Teil der Siedlung (Geschossbau) • positive Entwicklungsperspektiven durch Wegfall des Fluglärms
	Kleingartenanlage Waldblick Eigentümer: privat Fläche: ca. 10.400 m ² Bezirk Reinickendorf	• FNP sieht im Bereich der KGA eine Sportanlage vor, im B-Plan XX-147 ist die Fläche seit 1980 als Sportfläche festgesetzt. Eine Kündigung ist unter Beachtung der kleingartenrechtlichen Bestimmungen jederzeit möglich.
	Sternstraßensiedlung Eigentümer: privat Fläche: ca. 100.900 m ² Bezirk Reinickendorf	• Gemengelage Wohnen / Gewerbe; Umwidmung des Gebiets (B-Plan XX-182a) vor 10 Jahren als Gewerbegebiet aufgrund Fluglärm; Teile der Bevölkerung sind geblieben • Ansiedlung eines größeren GE-Betriebs, ansonsten Klein- und Handwerksbetriebe • Konflikte zwischen Bewohnern und Gewerbebetrieben sind nicht bekannt
	Kurt-Schumacher-Platz Eigentümer: privat 15.000 m ² Verkaufsfläche (2003) Bezirk Reinickendorf	• eines der Reinickendorfer Stadtteilzentren; geringer Handlungsbedarf, stabile Zentrenfunktion, Ausweitung VF bis 2020 nicht vorgesehen; • Einkaufszentrum Clou, ca. 20 Jahre alt, Umbau für 2009 geplant • ungeordnete städtebauliche Situation am Kurt-Schumacher-Damm/ Ecke Nordlichtstraße • Scharnweberstraße mit qualitativen Einzelhandelsangeboten, teilweise Ladenleerstand; Bezirk plant Aufstellung eines B-Plans zum Ausschluss von Spielhallen

	Gebiet / Kenndaten	Besonderheiten / Entwicklungsperspektiven
	Auffahrt A 111 Eigentümer: Bund Länge 1.500 m Bezirk Reinickendorf	• Anschlussstelle A111 zwischen Flughafentunnel und Kurt-Schumacher-Damm hat eine starke Barrierewirkung; Möglichkeit zur Anbindung des Flughafengeländes an Stadtteilzentrum nur bei Angebot von Querungsmöglichkeiten denkbar • Trassenfreihaltung für Verlängerung Müllerstraße - Kapweg - A111 (als Beginn der Westtangente) wurde mit dem festgesetzten B-Plan 12-14 aufgegeben, vorgesehene Ansiedlung eines Möbel-Markts ist noch nicht realisiert
	Julius-Leber-Kaserne Eigentümer: Bund Fläche: ca. 891.200 m ² Bezirk Mitte	• Stationierung Wachbataillon, Heeresmusikchors, Motorradstaffel (Hauptstadtfunktionen des Bundes) • keine vollständige Nutzung des Geländes • Offiziersvillen am Kurt-Schumacher-Damm sollen privatisiert werden; Erschließung ist über den Kurt-Schumacher-Damm geplant (problematisch wegen fehlendem Abwassernetz) • Planungsrecht: Sondergebiet Kaserne • Entwicklungsperspektive: weiterhin dauerhafte Kasernennutzung, da unabhängig von der Flughafennutzung
	Cité Pasteur Eigentümer: Bund Fläche: ca. 145.600 m ² Bezirk Reinickendorf	• Erschließung über Privatstraßen mit Zulassung öffentlicher Nutzung, Ausnahme: Rue Dominique Larrey mit öffentlicher Widmung • mehrgeschossiger Wohnungsbau; kein Leerstand; Mieterstruktur unbekannt; unzureichende Anbindung an das Stadtteilzentrum und an Einrichtungen der sozialen Infrastruktur; Errichtung einer Lärmschutzwand aufgrund der Erweiterung Terminal C • Standort der Bundespolizei, Zusammenhang Flughafen • positive Entwicklungsperspektiven durch Wegfall Fluglärm, Aufgabe des Standortes der Bundespolizei?
	Cité Joffre Eigentümer: Gagfah, privat Fläche: ca. 105.800 m ² Bezirk Mitte	• reine Wohnnutzung, drei-geschossige Gebäude • Doppelhaushälften im Süden sind privatisiert (8 WE), ansonsten Eigentum der Gagfah (120 WE) • guter Zustand, kein Sanierungsbedarf; guter Vermietungsgrad, Vermietungsschwierigkeiten bei großen Wohnungen • Nachverdichtungspotenziale im Innern der Siedlung im Bereich der Garagenhöfe, Bebauung analog zu bestehenden Gebäuden (drei-geschossig, Zeilenbebauung) ist von Gagfah angedacht; Erweiterung erst nach Aufgabe der Flughafennutzung vorgesehen; südliche Erweiterung beim privatisierten Eigentum ist nicht möglich, da Innenbereich an den südlichen Gebäudekanten endet (Beurteilung nach § 35 BauGB) • unattraktive Lage wegen Lärm durch Flugverkehr, Autobahn; schlechte Anbindung an das Stadtteilzentrum und soziale Infrastruktur • positive Entwicklungsperspektiven durch Wegfall des Fluglärms

	Gebiet / Kenndaten	Besonderheiten / Entwicklungsperspektiven
	Festplatz Eigentümer: Land Berlin Fläche: ca. 59.700 m ² Bezirk Mitte	• Nutzung als Festplatz und im östlichen Bereich als Parkplatz TXL • Platz ist provisorisch angelegt; keine Betriebsgenehmigung; Betrieb nur unter Ausnahmegenehmigung mit festgelegter Anzahl der Tage / Jahr; geplant war ein attraktiverer Eingangsbereich, Fuß- und Radbrücke über den Hohenzollernkanal, Schiffsanlegestelle • Vorentwurf B-Planverfahren III-231 (Aufstellungsbeschluss 1998) sieht Sonderbaufläche Festplatz vor; im Umfeld WA, Dauerkleingärten, Sportplatz, öffentl. Grünanlage; Verfahren wird wegen gesamtstädtischer Bedeutung (§ 9 Abs.1 Satz 1 Nr. 1 AGBauGB) von SenStadt geführt • B-Plan ruht wegen Mängeln in der Erschließung, Lärmimmissionen / -schutzkonflikten, Parksuchverkehr, mangelnde Rettungswege Verwaltung des Geländes durch Liegenschaftsfonds, mit Verkaufsabsichten • Entwicklungsperspektive unklar; keine zeitnahe Festsetzung durch B-Plan zu erwarten
	ADAC-Übungsplatz, Parkplatz, Golfabschlagsplatz Eigentümer: Bund Fläche: ca. 76.300 m ² Bezirk Reinickendorf	• Nutzung als ADAC-Übungsplatz im nördlichen Grundstücksbereich, als Golfabschlagsplatz und Parkplatz mit Shuttle zum Flughafen im südlichen Bereich • Entwicklungsperspektiven nach Schließung Flughafen unklar
	Hotel Mercure Eigentümer: Bund, Untererbaurecht Navo KG Fläche: ca. 8.200 m ² Bezirk Reinickendorf	• Erschließung des Hotels erfolgt über Flächen des Landes • Entwicklungsperspektive bei Schließung Flughafen unklar
	Gewerbegebiet Saatwinkler Damm Eigentümer: privat Bezirk Mitte	• Gewerbegebiet mit Unternehmen mit Flughafenbezug; z. B. Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG; Umzug der Unternehmen ist wahrscheinlich • Entwicklungsperspektiven nach Schließung Flughafen unklar



5. Verkehrliche Anbindung

5.1 Straßennetz

Der Terminal TXL ist mit der Anschlussstelle „Flughafen Tegel“ der A 111 hervorragend an das Straßennetz angebunden. Der Flughafentunnel unterquert als Teil der BAB 111 das Flugfeld am östlichen Rand der Start- und Landebahnen. Die einzige anbaufähige Straße ist ein Abschnitt des Kurt-Schumacher-Damms im Bereich der Julius-Leber-Kaserne.

Über die A 111 ist das ICC in 10 Minuten, die City West in 17 Minuten, der BBI in 40 Minuten und Hamburg in 2 Stunden 40 Minuten vom Flughafen Tegel aus zu erreichen. Allerdings stellt die Autobahn eine Lärmquelle dar, die die anliegenden Gebiete auch mit Werten über 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts (Grenzwerte der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete) belastet.

Die 1 km lange Auffahrt A 111, ehemals BAB 105, ist seit der FNP-Änderung 01/2006 Teil der Anschlussstelle Kurt-Schumacher-Platz der A 111. Sie stellt eine städtebauliche Barriere zwischen dem Flughafengelände und dem Stadtteilzentrum dar. Der im Planwerk West vorgeschlagene Rückbau der A111 als Stadtstraße zur Minderung der Barrierewirkung und Herstellung anbaufähiger Straßen hätte zur Folge, dass die Straßenbaulast auf das Land Berlin übergeht.

5.2 ÖPNV-Netz

Ein Hemmnis für die zukünftige Entwicklung des Standorts TXL ist die fehlende schienengebundene ÖPNV-Anbindung. Der Flughafen ist aktuell über die Buslinien TXL, X9, 109 und 128 angebunden. Darüber sind der Zoologische Garten in 19 Minuten, der Hauptbahnhof in 20 Minuten und der Alexanderplatz in 39 Minuten zu erreichen.

5.2.1 U-Bahn-Netz

Bezüglich der schienengebundenen ÖPNV-Anbindung ist der Standort am günstigsten über die U-Bahnlinie U6 angebunden. Die Haltestelle Kurt-Schumacher-Platz ist 550 m vom Flughafengelände entfernt, die Haltestelle Otisstraße 760 m. Allerdings stellt die ab dem Kurt-Schumacher-Platz als Hochbahn verlaufende U-Bahnlinie U6 zusätzlich zur Auffahrt BAB 111 eine starke stadträumliche Barriere zum Stadtteilzentrum Kurt-Schumacher-Platz dar.

Die frühere U-Bahnnetz-Zielplanung („200-Kilometer-Plan“, 1955) sah die Verlängerung der U-Bahnlinie U5 über U-Bahnhof Jungfernheide und Flughafen Tegel zum Kurt-Schumacher-Platz vor. Der U-Bahnhof Jungfernheide ist entsprechend ausgebaut. Vorhanden sind bereits Tunnelbauwerke in Richtung TXL in einer Länge von 400 m (inkl. Unterquerung BAB 100 und Westhafenkanal) sowie Tunnelbauwerke in Richtung Turmstraße (200 m). Möglich wäre weiterhin eine Verzweigung der U7 am U-Bahnhof Jungfernheide. Nach TXL fehlen noch ca. 2,5 km, zur Turmstraße ca. 5 km. Der Tower TXL ist so tief gegründet, dass der U-Bahn-Bau möglich wäre.

Laut dem StEP Verkehr sind aktuell allerdings nur Netzerweiterungen vorgesehen. Die schienengebundene ÖPNV-Anbindung kann ohne Kenntnis der zukünftigen Nutzung wirtschaftlich nicht begründet werden.

5.2.2 S-Bahn-Netz

Die Siemensbahn (1929 eingeweiht, 1980 stillgelegt) hat am Bahnhof Jungfernheide Anschluss an die Ringbahn und die U-Bahn (U-Bahnlinie U7). Im FNP ist die Trasse bis Hakenfelde dargestellt. Mit dem Ausbau der Charlottenburger Schleuse / Spree im Rahmen Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 wurde die Brücke „Spreequerung“ und teilweise der Bahndamm südlich der Spree abgetragen und nicht wieder errichtet. Der Bund ist verpflichtet, diese Brücke wieder zu errichten, sollte das Land Berlin die Siemensbahn wiederherstellen lassen.

Gegen eine Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn spricht u. a. die teilweise Parallelführung mit der U-Bahnlinie U7 und die Überlagerung der Einzugsbereiche. Allerdings haben S- und U-Bahn unterschiedliche Quell- und Zielorte.

5.2.3 Straßenbahn-Netz

Langfristig ist die Verlängerung der Straßenbahn von der Endhaltestelle Virchow-Klinikum (Sylter Straße) über S-Bahnhof Beusselstraße zur Turmstraße geplant (Lt. StEP Verkehr Realisierung im Rahmen des oberen Finanzszenarios). Aus diesem Bereich wäre eine Straßenbahnanbindung zum Flughafen Tegel vorstellbar. Diese Fragestellung könnte ggf. Gegenstand der Überarbeitung des StEP Verkehr sein.

5.3 Radwegenetz

Der Radweg Berlin-Kopenhagen führt entlang dem Hohenzollernkanal und somit entlang dem Flughafen. Das Leitbild Landschaft des Planwerks Westraum schlägt weitere Verbindungen über das Flughafengelände sowie zusätzliche Querungen über den Hohenzollernkanal vor (Festplatz, Volkspark Jungfernheide).

5.4 Wirtschaftsverkehr

5.4.1 Schiene

Vom Güterbahnhof Tegel führt eine planfestgestellte Trasse bis zur Julius-Leber-Kaserne. Die Gleise sind zum Teil nicht mehr vorhanden. Um die Trasse zu nutzen, müssten zahlreiche Bahnübergänge technisch gesichert werden. Problematisch ist außerdem die Einführung in das DB-Netz über die „Hennigsdorfer S-Bahn“. Die S-Bahn ist in diesem Bereich eingleisig betrieben. Ein paralleles Gütergleis ist vorhanden, wird aktuell allerdings nur noch von einem Nutzer genutzt. Bei einem weiteren Ausbau des S-Bahnverkehrs könnte die Gütergleistrasse genutzt werden, allerdings wäre dann ein Güterverkehr nur noch nachts möglich.

Die Industriebahnen in Siemensstadt sind zwischen Kraftwerk Reuter-West (nördl. der Motardstraße) und Gartenfelde nicht mehr planfestgestellt. Siemens hat seine Industriebahnen ganz aufgegeben.

5.4.2 Wasserstraße

Der Hohenzollernkanal ist eine Bundeswasserstraße, die für Schiffe nach Typ IV ausgebaut ist.

Typ IV (Klassifizierung der Europäischen Verkehrsministerkonferenz):

Länge	80 - 85 m (Schleuse hat Länge von 65 m)
Breite	9,5 m
Tiefgang	2,5 m
Tonnage	1.000-1.500 t

In der Ausbauplanung wird der Kanal als nachgelagert betrachtet (Schwerpunkt Spreeschiene). Für die Binnenschifffahrt ist er dementsprechend nachrangig. Er wird stärker für die Sport- und Freizeitschifffahrt genutzt. Da im Westhafen und im Südhafen noch Kapazitäten vorhanden sind und der Borsighafen neu ausgebaut wird, ist eine Nachfrage nach weiteren Umschlagkapazitäten z. Zt. als wenig wahrscheinlich einzuschätzen.

5.4.3 Logistikstandorte

Das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept für Berlin (SenStadt 2005) zielt auf die Umsetzung des City-Terminal-Konzepts. Dementsprechend werden Standorte in der Nähe der heutigen und künftigen GE-Schwerpunkte benötigt, insbesondere am südwestlichen S-Bahnring mit Anbindung an das Fernbahnnetz und das innerstädtische Autobahnnetz. Logistikstandorte sollen tri- oder mindestens bi-modal sein. Die tri-modalen, innerstädtischen Standorte Westhafen und Südhafen sollen vorrangig gesichert und entwickelt werden. Ein Logistikstandort „Tegel“ ist in diesem Kontext also als ungünstig anzusehen.

6. Naturschutz und Landschaftspflege

Zur frühzeitigen Erfassung der Belange von Natur und Landschaft wurde eine gesonderte Untersuchung durchgeführt, deren Ergebnisse im Folgenden zusammengefasst dargestellt werden. Sie fließen in die übergreifende SWOT-Analyse (vgl. Kap. 9.1) und in die thematischen Ansätze einer zukünftigen Entwicklung ein (vgl. Kap. 9.4.3).

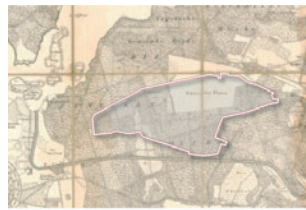
6.1. Bestandserfassung

6.1.1 Historische Entwicklung vom Wald zum Flugfeld

Über einen sehr langen Zeitraum, bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts, befand sich ein mehr oder weniger ausgedehnter Waldbestand auf dem heutigen Areal des Flughafens Tegel.



1748



1903



1790



1936

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden die ersten Rodungen zum Zwecke der Anlage von Schieß- und Exerzierplätzen durchgeführt. Der Wald bedeckte aber immer noch die weitaus größte Fläche.

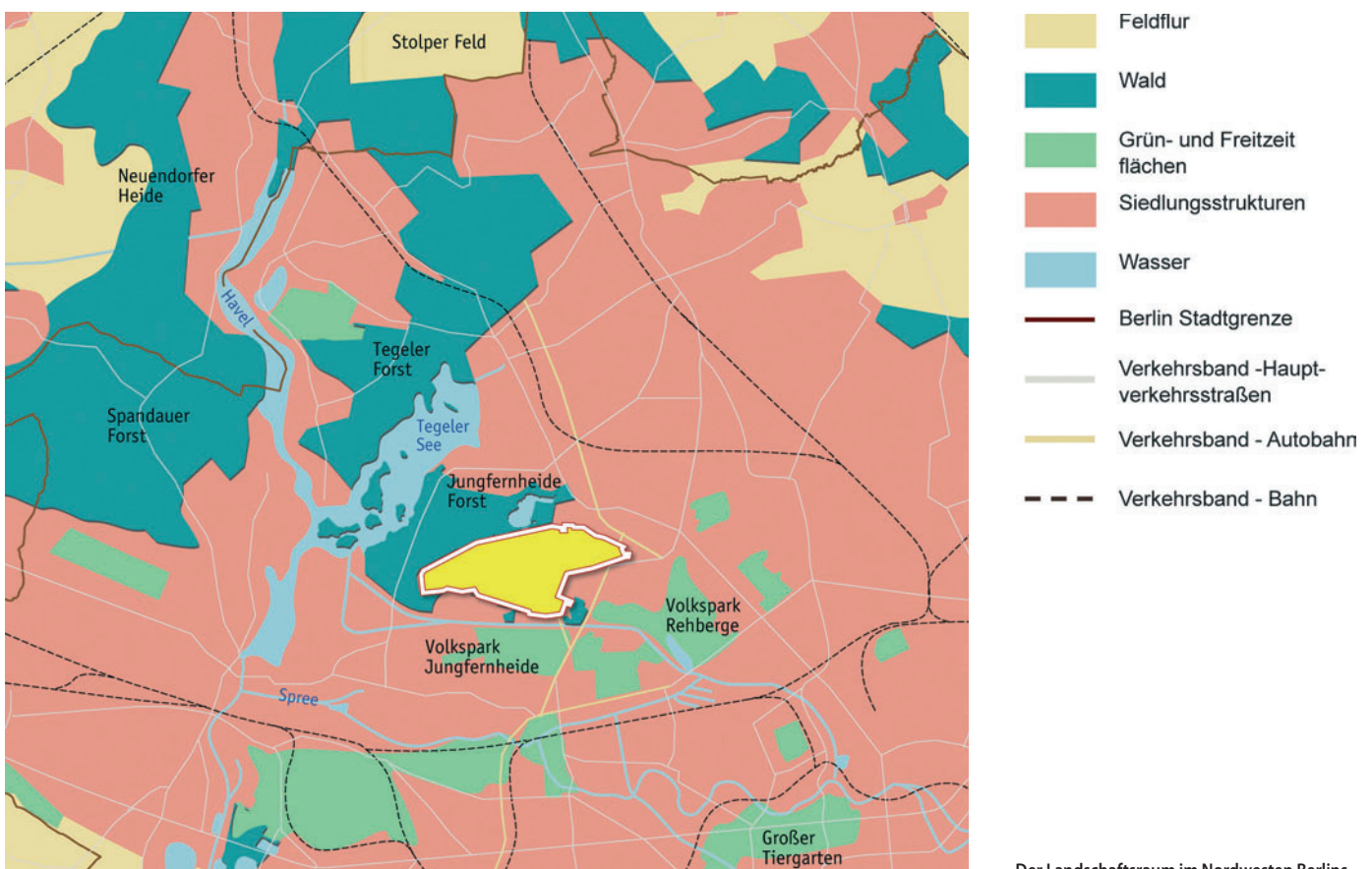
Erst mit der Remilitarisierung durch die Nationalsozialisten nach 1933 wurden mehr und mehr Flächen für Schießplätze und andere militärische Einrichtungen genutzt.

Mit der Blockade von Berlin West und der Errichtung der Luftbrücke wurde dann 1948 ein weiterer Großteil Wald zum Zwecke der Errichtung der Landebahnen gerodet.

6.1.2 Landschaftsräumliche Bezüge

Das Flughafenareal liegt im nordwestlichen Teil von Berlin innerhalb des Warschau-Berlin-Urstromtals. Die Lage wird einerseits durch die Nähe zum Tegeler See, als Teil der Havelseenkette, geprägt, andererseits durch die relative Nähe zur Berliner Innenstadt. Damit befindet sich das Gelände im Übergangsbereich zwischen einem landschaftlich geprägten Raum im Nordwesten und dem städtischen geprägten Raum im Süden und Osten.

Im Süden und Osten reicht die Stadt faktisch bis an das Gelände des Flughafens heran. Bestimmend sind aber auch hier große Grünflächen, wie der Volkspark Jungfernheide und der Volkspark Rehberge, die Aufgaben als innerstädtische Grünflächen haben. Der Große Tiergarten und das Brandenburger Tor, also die Mitte der Stadt, sind nur etwa 8 km entfernt.



Der Landschaftsraum im Nordwesten Berlins

6.1.3 Forstliche Bezüge

Der Waldbestand des Areals war in der Vergangenheit das bestimmende Element. Die nachfolgende relativ junge Nutzung der Fläche als Schießplatz, als Raketentestgelände und als Flughafen hat sich stärker im Bewusstsein der Menschen verankert, als die lange Periode des Waldbestandes.

In dem umgebenden Forst Jungfernheide wurde bei der Wiederaufforstung nach 1949 hauptsächlich die schnell wachsende Kiefer - teilweise zwischen Beständen von alten Eichen - gepflanzt. Die Forstbehörde betreibt seit vielen Jahren die sukzessive Umwandlung in einen Mischwaldbestand.

Ein Vergleich des Forstlichen Rahmenplanes bzw. der Forstbetriebskarte zwischen 1995 und 2005 dokumentiert wie Schritt für Schritt die Umwandlung Wirkung zeigt.

6.1.4 Naturhaushalt und Umweltschutz

Boden

Das Flughafengelände Tegel weist von Natur aus weitgehend homogene Standortverhältnisse auf. Nur die ehemaligen Mäckeritzwiesen, die sich im Westteil des Flughafengeländes als schmaler Keil quer über die Fläche ziehen, sind in ihrer geologischen Entstehung und ihren Standorteigenschaften von der Gesamtfläche abweichend (vgl. Kap. 2.2 / 7.2).

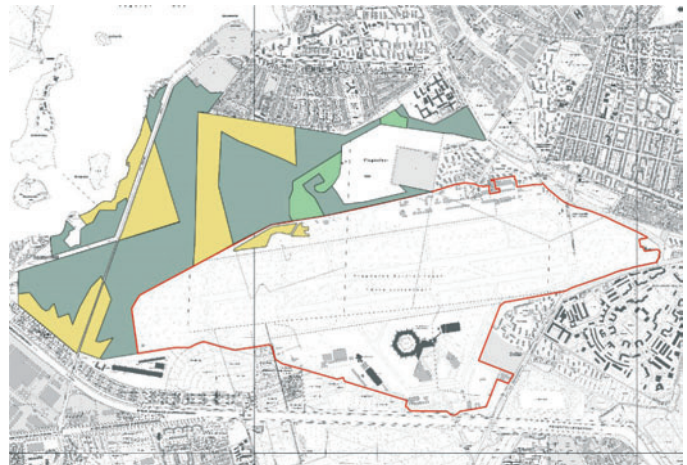
Mit Ausnahme der Verkehrsflächen und der Gebäude weist das Flughafenareal einen Versiegelungsgrad auf, der unter 5 % liegt. Damit ist die Fläche gleichzusetzen mit dem angrenzenden Forst- und Parkflächen.

Grundwasser

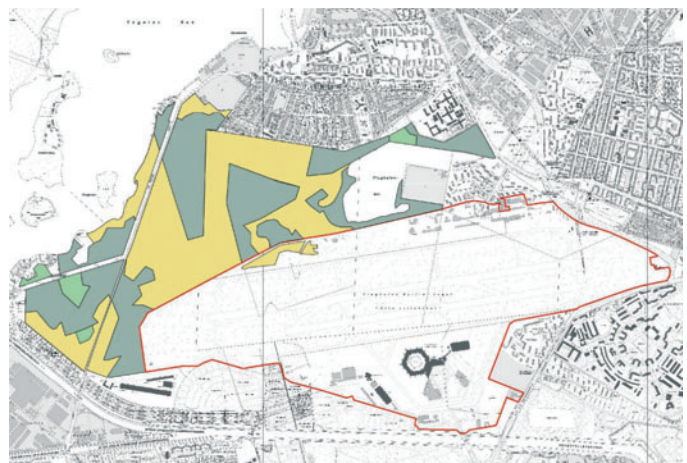
Der Boden des Flughafengeländes wird zum überwiegenden Teil in seinem Substrat aus mehr oder weniger homogenen Talsanden der Weichselvereisung aufgebaut. Im Bereich der ehemaligen Mäckeritzwiesen sind hingegen postglaziale Niedermoorböden ausgebildet, die mit Sand und Lehmsand überdeckt sind (vgl. Kap. 7.2).

Die anstehenden Substrate weisen ein geringes Rückhaltevermögen für Wasser auf. Dementsprechend sind die Flächen sehr gut für die Grundwasserneubildung geeignet, was durch die regelmäßige Mahd der Offenlandflächen noch verstärkt wird. Die Pufferkapazität gegenüber Nährstoffen und umweltgefährdenden Stoffen ist hingegen überwiegend gering.

Die Grundwasserverhältnisse des Geländes sind stark anthropogen geprägt. Die ursprünglich geringen Flurabstände wurden durch den Betrieb des Wasserwerkes Tegel deutlich erhöht. Der mittlere Flurabstand liegt bei 3 bis 4 m. Die höchsten Grundwasserstände herrschen im südlichen Bereich der ehemaligen Mäckeritzwiesen, die niedrigsten im Nordostteil des Flughafengeländes (vgl. Kap. 7.1).



1995 - noch Dominanz der Kiefer



2005 - Kiefer rückläufig, Eiche verstärkt sich

vorwiegend Kiefer vorwiegend Eiche Sonstige



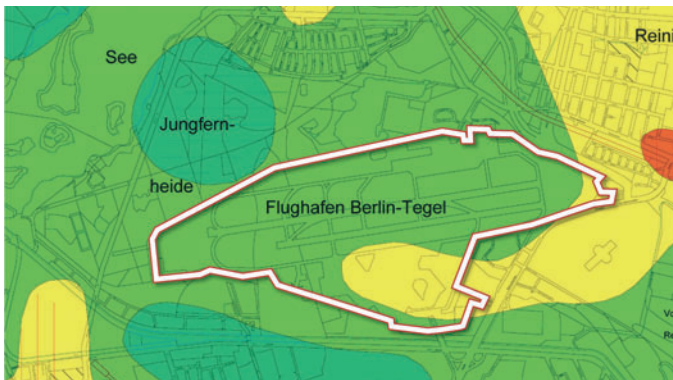
Versiegelung in Prozentangaben (SenStadt 2007)

< 5 11-20 31-40 51-60 71-80 91-100
5-10 21-30 41-50 61-70 81-90

Klima

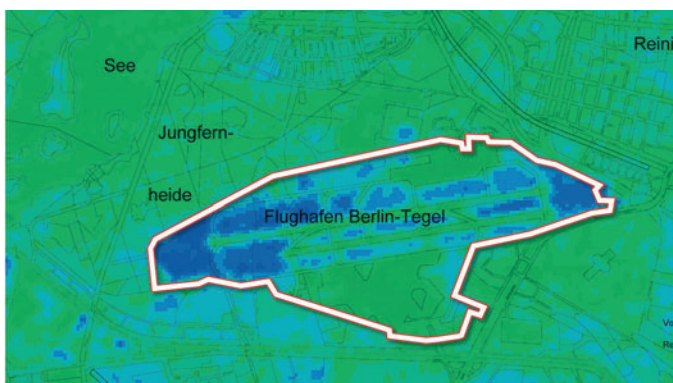
Die große Freifläche des Flugfeldes weist nur geringe Veränderungen im Verhältnis zum Freiland auf. Die Flächen des Terminals sowie das Vorfeld liegen hingegen im Bereich von mäßigen klimatischen Abweichungen.

Das Flughafengelände zeigt beträchtliche nächtliche Abkühlungsraten. Im Stadtkontext hat nur die Fläche des ehemaligen Flughafens Tempelhof vergleichbare Temperaturamplituden bzw. Abkühlungseffekte. Die große Freifläche besitzt daher ideale Voraussetzungen zur Produktion von Kaltluft. Über Kaltluftleitbahnen fließt diese nach Südosten in belastete Siedlungsräume. Das Flughafenareal ist damit ein wichtiger Baustein des städtischen Luftleitbahnsystems (vgl. Kap. 2.2).



Stadtklimatische Zonen (SenStadt 2001)

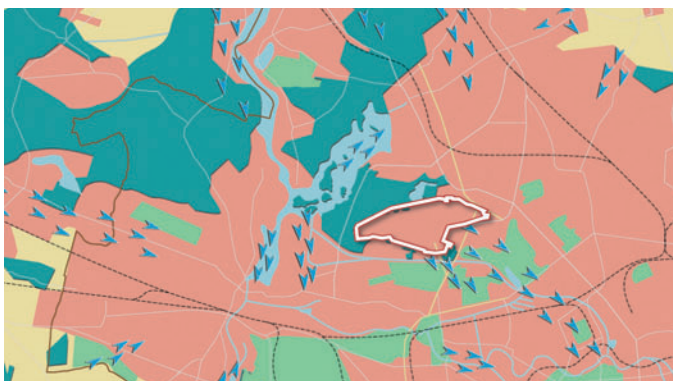
- mäßige Veränderungen gegenüber Freilandverhältnissen
- geringe Veränderungen gegenüber Freilandverhältnissen
- sehr geringe Veränderungen gegenüber Freilandverhältnissen



Oberflächentemperatur am Abend (SenStadt 2001)

(Momentaufnahme durch Satellitenbefliegung am 13. August 2000, 21.45 Uhr, bei Hochdruckwetter mit Lufttemperaturen um 19,2°C an der Wetterstation Dahlem der Freien Universität Berlin)

- > 14 – 17°C
- > 17 – 20°C
- > 20 – 24°C



Strömungsrichtung der Kaltluft im Nordwesten Berlins

6.1.5 Biotop- und Artenschutz

Die Standorteigenschaften bilden im Zusammenspiel mit der Nutzungsart und -intensität des Flughafengeländes die Voraussetzung für eine den extremen Verhältnissen angepasste und spezialisierte Flora und Fauna. Damit hat das Flughafenareal eine hohe Bedeutung für die Biodiversität.

Die bisher vorliegenden Untersuchungen zu den vorhandenen Biototypen auf der Basis einer Luftbildinterpretation aus dem Jahre 2008 sind im Wesentlichen für die Offenlandfläche erfolgt und berücksichtigen außerdem einige Vegetationsbestände im Bereich der Terminals.

Im Rahmen der Luftbildauswertung konnte eine relativ genaue Erfassung der Biototypen des Areals gewonnen werden. Für den Ostteil werden überwiegend reitgrasdominierte Grünlandflächen, für den Nord- und Westteil v. a. Trocken- und Magerrasen, Rauhschwengelrasen, sowie Sand-Pioniergras ausgewiesen.

Eine Besonderheit der Flächen sind die Borstgrasrasen und Besenheideflächen, die einen Verbreitungsschwerpunkt innerhalb des Flughafengeländes im Bereich der ehemaligen Mäckeritzwiesen haben. Über den Zustand der Biotope und daraus erkennbare Erhaltungszustände und Entwicklungspotenziale ist bisher nichts bekannt.

Im nördlichen Übergang zum Forst Jungfernheide, am westlichen Rand und am südlichen sowie am östlichen Rand des Terminalareals bestimmen außerdem Biototypen der Wälder und Forsten die Situation. Dies sind zum großen Teil wertvolle Reste der ehemals auf der Fläche vorhandenen geschlossenen Waldbestände der nach § 26a NatSchGBIn geschützten bodensauren Kiefern-Eichenwäldern.

Da die Luftbildauswertung der Biototypen keine exakten Aussagen zur Qualität der Biotope zulässt, sind nachfolgend Untersuchungen auch im Hinblick auf die Beurteilung einzelner Teilflächen des Flughafengeländes hinsichtlich der FFH-Relevanz von Lebensräumen und zu deren Erhaltungszustand erforderlich.

Die Betrachtung nach den Kriterien des Biotopschutzes gemäß § 26a und § 26e-d NatSchGBIn zeigt besonders geschützte Biototypen in Form von Trocken- und Magerrasen nahezu verteilt auf der gesamten Fläche zwischen den Rollbahnen und an deren Rand. Zwergstrauchheiden, Gebüsche und Baumgruppen sowie Wälder und Forsten, die unter den gesetzlichen Schutz fallen, sind kleinflächiger und verstreuter im Nordwesten zu finden.

Im Jahr 2008 wurden erste Kartierungen zu ausgewählten faunistischen Organismengruppen auf dem Flughafenareal durchgeführt. Auf der Grundlage dieser Erhebungen zu Amphibien, Reptilien, Heuschrecken und Tag- und Nachtfalter weist der West- und Nordwestteil des Flughafengeländes den höchsten naturschutzfachlichen Wert auf. Der Wert nimmt nach Süden und Osten hin deutlich ab, wobei hier Erfassungsdefizite nicht auszuschließen sind.

Insgesamt gehört der Flughafen Tegel zu den bedeutenden trocken warmen Offenlandbiotopen Berlins. Er ist aufgrund seiner Größe ein Refugialgebiet für anspruchsvolle, gefährdete und geschützte licht- und wärmeliebende Tier- und Pflanzenarten, für zahlreiche wirbellose Tierarten, insbesondere Insekten wozu auch die bereits untersuchten Schmetterlinge und Heuschrecken zählen.

Als Zielarten in Hinblick auf eine Optimierung der Biotopqualität sind aus der Sicht der Schmetterlinge die Arten Geißkleebläuling (*Plebejus argus*) und Heideeule (*Lycophotia porphyrea*) zu nennen.

Für die Heuschrecke, stellt der Kiesbank-Grashüpfer (*Chorthippus pullus*) eine faunistische Besonderheit für Berlin dar, die bundesweit vom Aussterben bedroht sowie für den bundesweiten Biotopverbund von besonderer Bedeutung ist und auf Grund seiner hochspezialisierten Lebensraumsprüche als eine Zielart der zukünftigen Entwicklung dienen kann.

Ein wesentlicher Grund für die scheinbar geringe naturschutzfachliche Bedeutung des Ostteils des Flughafengeländes ist sehr wahrscheinlich in der geringen Biotopvielfalt und der unmittelbaren Siedlungsnähe zu suchen. Die Erfassung weiterer beurteilungsrelevanter Organismengruppen, wie Laufkäfer sowie Bienen und Wespen, könnte hier zur weiteren Klärung beitragen.

Untersuchungen zur Vogelwelt liegen aus den 1990er Jahren für das gesamte Flughafengelände vor. Weitere langjährige Untersuchungsreihen sind für das nördlich angrenzende Vogelschutzgebiet "Flughafensee" bekannt. Als neuere Vogelerhebungen liegen nur vereinzelte Daten vor, die überwiegend durch die Beobachtung von entfernten Punkten am Flughafensee aus gewonnen wurden.

Die Untersuchungen belegen insbesondere Arten der offenen und halboffenen Trockenbiotope. Die Feldlerche weist auf den offenen Grünlandflächen große Siedlungsdichten auf. Weitere wertgebende Brutvogelarten des Flughafengeländes sind Braunkehlchen, Schwarzkehlchen, Neuntöter und Wendehals, die sich auf die gut strukturierten Randbereiche des Areals konzentrieren.

Die relativ kurzrasigen Offenlandflächen auf dem Flughafengelände werden regelmäßig als Nahrungsgebiet von Greif- und Krähenvögeln genutzt. Eine aktuelle Vogelkartierung, die eine naturschutzfachliche Beurteilung und einen Vergleich der Brutbestände mit den 1990er Jahren erlaubt, soll 2009 durchgeführt werden.

Da das Flughafengelände nicht als isolierter Lebensraum existiert, ist im Zusammenhang mit der Ermittlung der Standort- und Lebensraumpotenziale des Flughafengeländes auch das Lebensraumpotenzial des angrenzenden Umfeldes sowie deren Bedeutung im Rahmen des Stadt-Umland-Biotopverbundes näher zu betrachten.

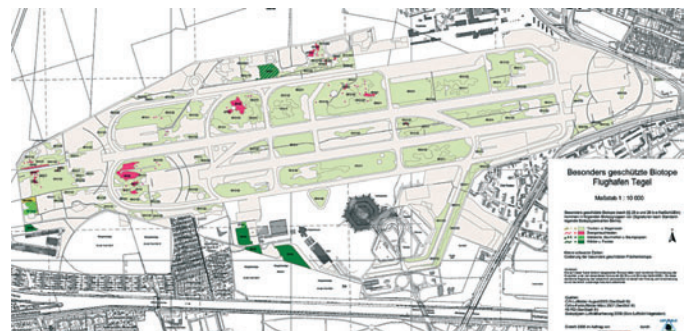
Eine herausgehobene Bedeutung für die Arten und Lebensgemeinschaften des Flughafengeländes hat der Zusammenhang mit dem Bereich um den Flughafensee, wo eine große Anzahl an gefährdeten und geschützten Arten einen Rückzugsraum besitzt.

Auf der Grundlage der momentan verfügbaren Daten kann zusammenfassend für den Nord- und Westteil des Flughafengeländes ein sehr hohes Standort- und Lebensraumpotenzial eingeschätzt werden, das nach Süden und Osten hin deutlich abnimmt. Den geringsten naturschutzfachlichen Wert weist der versiegelte Terminalbereich und sein näheres Umfeld auf.

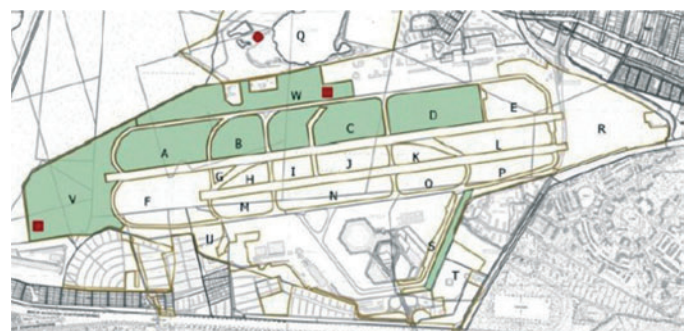


Biotoptypen nach Luftbildauswertung (Legende gilt nur für Flugfeld), (SenStadt, Luftbild + Vegetation 2008)

Trocken- und Magerrasen	Grün- und Freiflächen	Zwergstrauchheiden
Frischwiese	Rohbodenstandorte	Verkehrsflächen
Wälder und Forsten	Ruderalflur	Gewerbeflächen



Besonders geschützte Biotope (Luftbild + Vegetation 2008)



Wertvolle Flächen für Amphibien, Reptilien, Heuschrecken und Grillen (Kappauf 2008)



Tag- und Nachtfalter (Moeck 2008)

6.1.6 Landschaftsbild

Die große Weite des Flughafenareals - es handelt sich um die größte offene Freifläche Berlins - dominiert das Landschaftsbild. Eingehrahmt wird das weite Feld von landschaftlichen und städtischen Strukturen.

Im Norden und Westen dominiert die Waldkante der Jungfernheide. Weitere sichtbare Elemente der Stadtkulisse liegen am nordöstlichen bis südöstlichen Rand und bestehen aus Verkehrsstrassen, Wohngebieten und Kasernengelände. Die Gebäude des Flughafens auf dem Vorfeld gehen im südlichen Bereich über in die landschaftsbildprägenden Elemente des Volksparks Jungfernheide.

Weite Blickbeziehungen in den Stadtraum, bis hin zu markanten Baulichkeiten der Innenstadt sind ein herausgehobenes Merkmal des Flughafens Tegel. Die Wahrnehmbarkeit des Überganges vom Landschafts- zum Stadtraum und umgekehrt gelingt nur an wenigen anderen Orten Berlins.



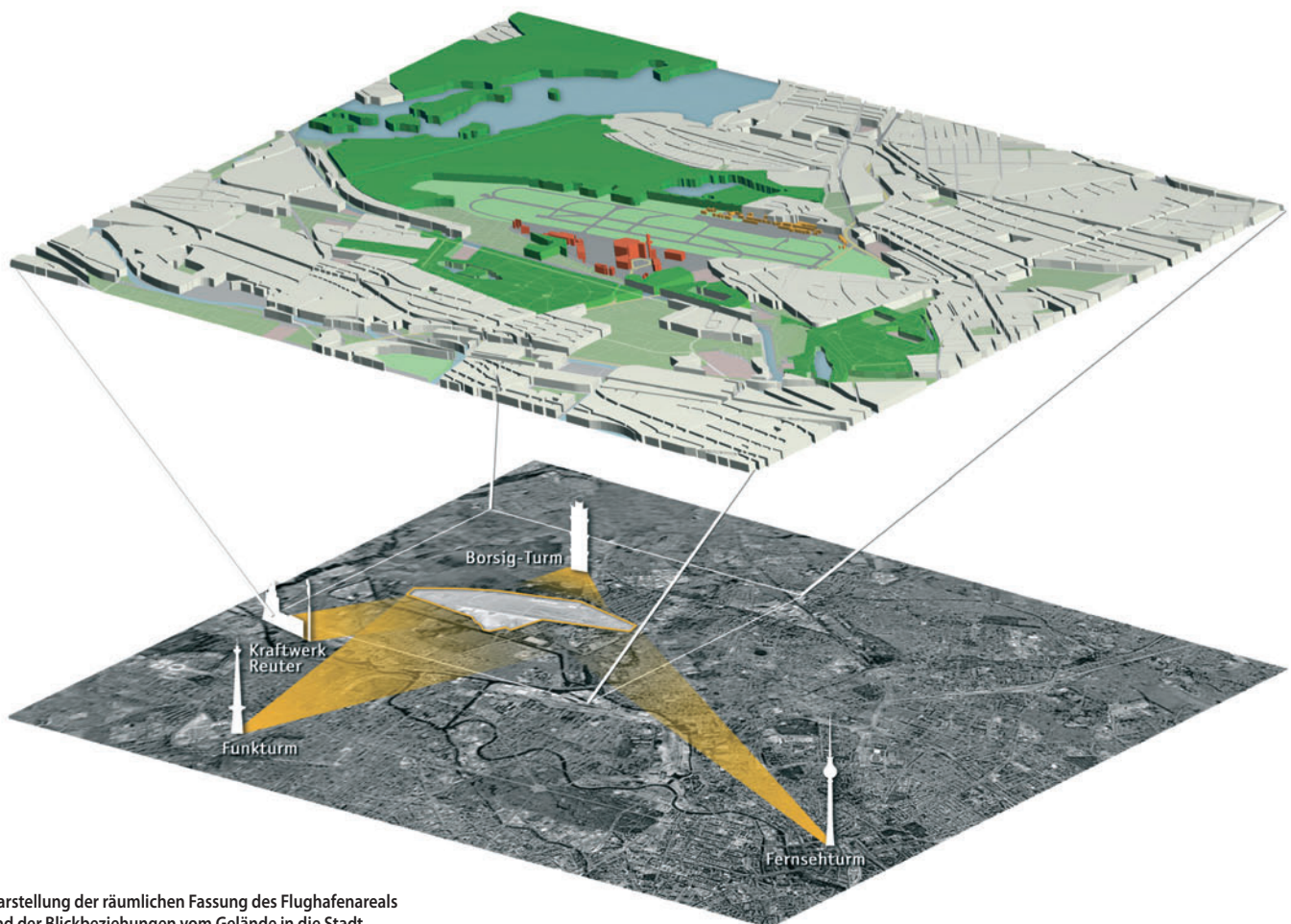
Größenvergleich Flughafenareal - Tegel (ca. 460 ha) und Großer Tiergarten (ca. 210 ha)

6.1.7 Erholung und Freiraumnutzung

Zur Beurteilung der Relevanz des Flughafenareals im Erholungs- und Freiraumverbund ist die Fläche im Rahmen der sie umgebenden Erholungsräume zu betrachten.

Von Nordwesten kommend erstreckt sich ein großflächiges Naherholungsgebiet über den Spandauer und Tegeler Forst, den Tegeler See und den Forst Jungfernheide bis an das Areal des Flughafens. Dieses Gebiet besitzt im Zusammenhang mit dem Regionalpark Krämer Forst auf Brandenburger Gebiet eine übergeordnete, regionale Bedeutung für die Erholung.

Gleichzeitig liegt das Flughafengelände als trennendes Element zwischen dem Forst Jungfernheide und dem Volkspark Jungfernheide jenseits des Hohenzollernkanals. Entlang des Kanals führen weitere grüne Wegeverbindungen. Durch und entlang von Kleingärten und Friedhofsflächen wird so über den Plötzensee und den anschließenden Volkspark Rehberge die Innenstadt erreicht.



Darstellung der räumlichen Fassung des Flughafenareals und der Blickbeziehungen vom Gelände in die Stadt



Erholungsrelevante Standorte um das Flughafenareal

- 1 Wasserport Saatwinkel
- 2 Gruppencampplatz Saatwinkel
- 3 Badestelle Saatwinkel
- 4 Badestelle Reiswerder
- 5 Angelverein
- 6 Segelclub, Yachtclub
- 7 Wasserskigebiet
- 8 Badestelle Tegelort
- 9 Freibad Tegelsee
- 10 Tennisplatz
- 11 Badestelle Flughafensee
- 12 Boule-, Boxerclub
- 13 Sportplatz Reinickendorf
- 14 Verkehrsübungsplatz/ Golf
- 15 Zentraler Festplatz
- 16 Volkspark Rehberg
- 17 Wildgehege
- 18 Volkspark Jungfernheide
- 19 Bade-/Kindererholungsstelle
- 20 Badestelle Jungfernheide
- 21 Sportplätze Jungfernheide
- 22 Ruderleistungszentrum
- 23 Sport- und Freizeitzentrum
- 24 Liegeplätze

Freiraumsystem

Im Freiraumsystem grenzt das Areal an den Inneren Parking und könnte als Grünfläche in das Freiraumsystem integriert werden.



Berliner Freiraumsystem (SenStadt 2006)

Das Flughafenareal berührt unmittelbar das Naherholungsgebiet Tegeler See/ Spandauer Forst. In dessen Erweiterung könnte es künftig die Verbindung zur Innenstadt herstellen.

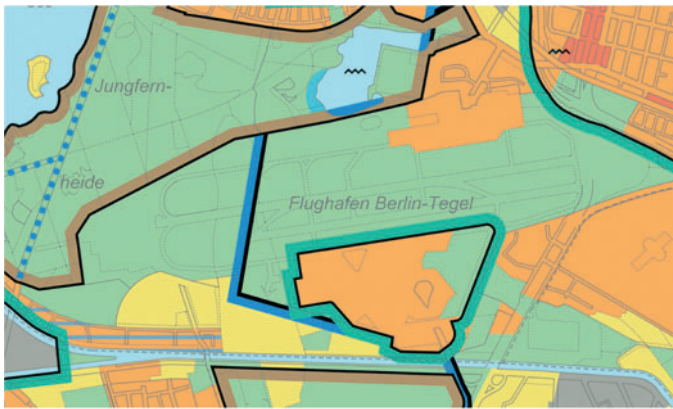


Berliner Naherholungsgebiete (SenStadt 2001)

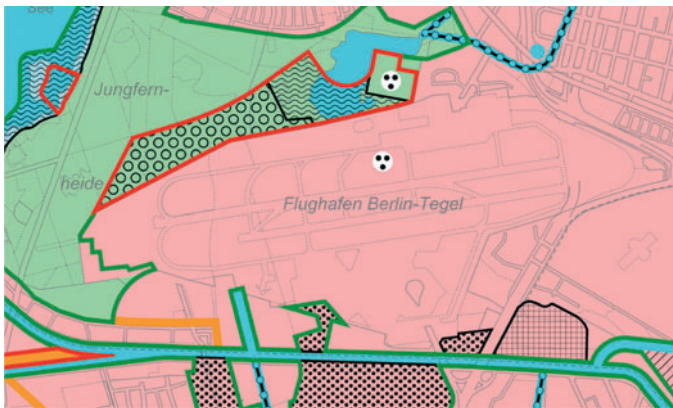
Der Blick nach Brandenburg zeigt, dass das Flugfeld an der "Spitze" des Regionalparks Krämer Forst liegt und damit Teil des weitreichenden Regionalparks Systems werden könnte.



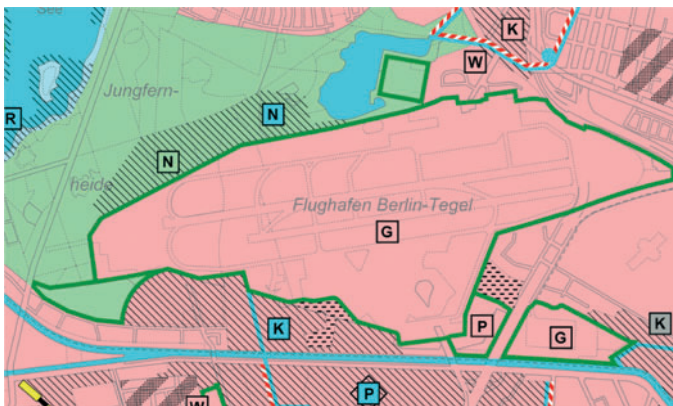
Regionalparks Berlin-Brandenburg (SenStadt 2000)



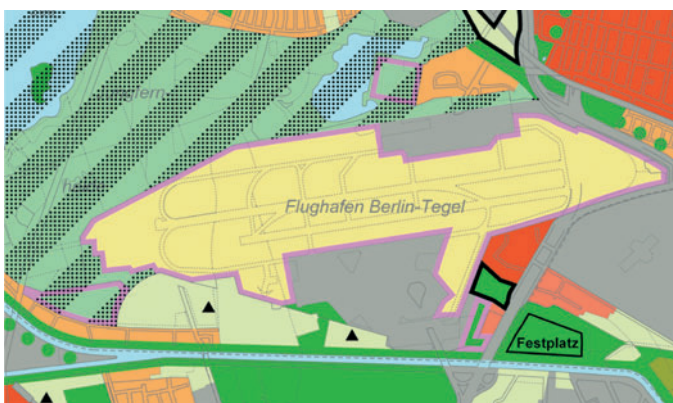
Naturhaushalt und Umweltschutz (SenStadt 2006)



Biotop- und Artenschutz (SenStadt 2006)



Landschaftsbild (SenStadt 2006)



Erholung und Freiraumnutzung (SenStadt 2006)

6.1.8 Landschaftsprogramm 2006

Für den Bereich Naturhaushalt und Umweltschutz heben sich die Vorranggebiete Grundwasserschutz (blau) sowie Bodenschutz (braun) und Klimaschutz (grün) deutlich hervor. Ziele für den Naturhaushalt sind der Erhalt und die Entwicklung aus Gründen des Bodenschutzes, der Grundwasserneubildung und der Klimawirksamkeit.

Der Programmplan Biotop- und Artenschutz ordnet das Flughafenareal dem Städtischen Übergangsbereich mit Mischnutzungen zu. In direkter Nachbarschaft liegen Artenreservoirare naturnaher Wälder (Forst Jungfernheide) und feuchter sowie nasser Standorte (Übergang Flughafenensee) sowie der waldartigen Parkanlagen (Volkspark Jungfernheide). Für die nördlichen angrenzenden Flächen wird die besondere Pflege- und Entwicklungsnotwendigkeit (für geplante Naturschutzgebiete) dargestellt.

In Bezug auf das Landschaftsbild ist als übergeordnetes Strukturelement der Gestalttyp Naturwald an der nördlichen Grenze des Flugfeldes als auch im Bereich der Reste der alten Waldbestände der Jungfernheide im Süden und Osten beachtlich. Das Flugfeld selbst wird als Infrastrukturfläche mit prägendem Vegetationsbestand dargestellt. Aus Sicht des Stadt- und Landschaftsbildes sind für den städtischen Übergangsbereich markante Landschaftsstrukturen zu erhalten und u. a. der Parking als Element der Stadtstruktur zu ergänzen.

Der Abbildung Erholung und Freiraumnutzung hebt den Kontrast zwischen dem im Nordwesten angrenzenden Naherholungsgebiet mit gesamtstädtischer Bedeutung und der nicht für Erholung nutzbaren Freifläche des Flughafens deutlich hervor. Beachtenswert ist auch die mögliche Freiflächenvernetzung im Süden. Für die heutige Infrastrukturfläche gilt das Ziel, nach Aufgabe der Nutzung Konzepte zur öffentlichen Erholungsnutzung zu entwickeln.

6.2 Zusammenfassende Analyse

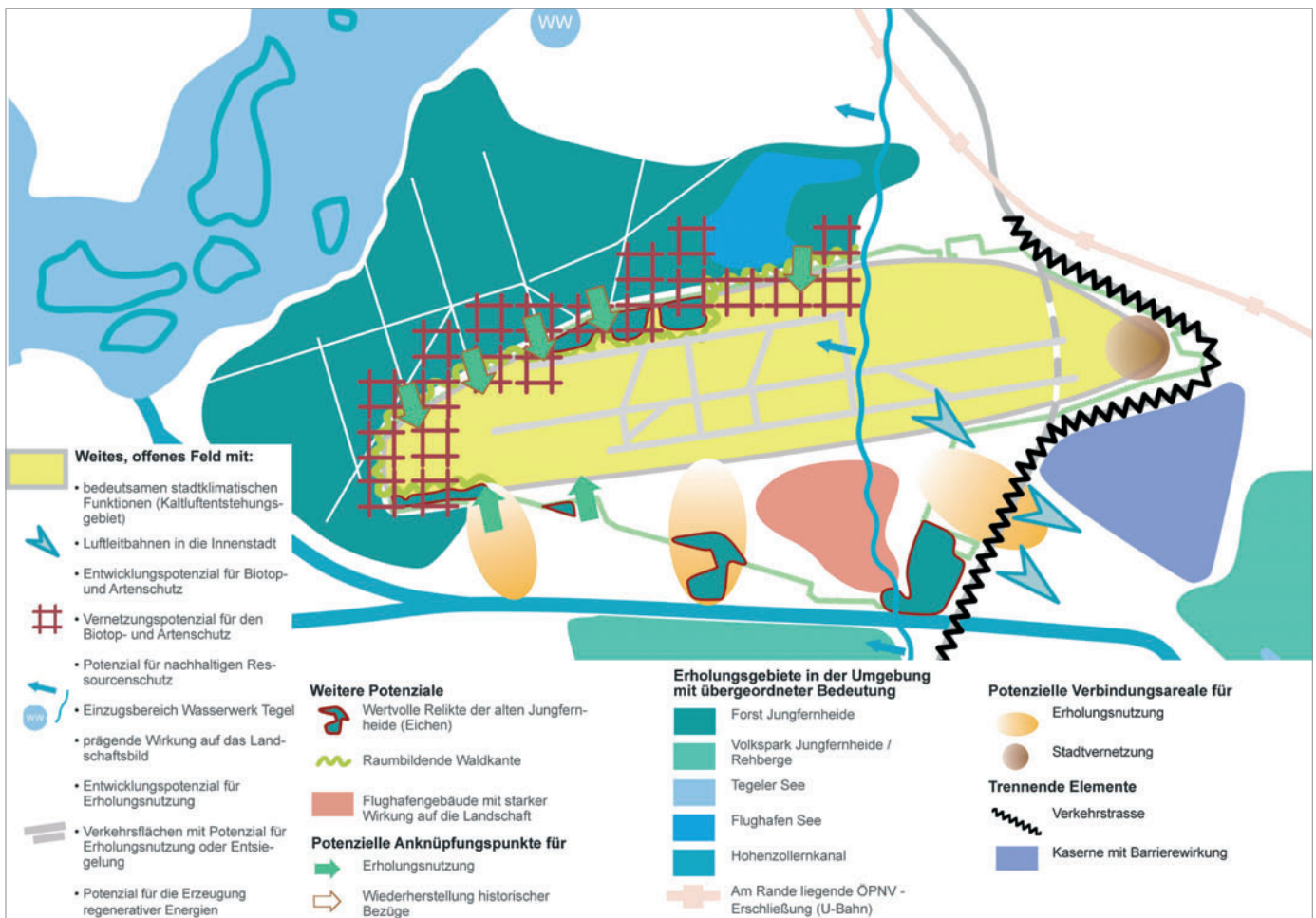
Die Erkenntnisse der Bestandserfassung münden in einer zusammenfassenden Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken Einschätzung, die in der grafischen Darstellung skizzenhaft zusammengefasst werden. Dabei wird von dem zentralen offenen Flugfeld ausgegangen, für das die Potenziale aus der Sicht des Naturhaushaltes, des Biotop- und Artenschutzes, des Landschaftsbildes und der Erholungsnutzung dargestellt sind.

Außerdem enthält die Abbildung Aussagen zur möglichen Vernetzung des ehemaligen Flughafens mit der angrenzenden Landschaft und den angrenzenden Stadtquartieren.

6.3 Sieben „Leitplanken“ aus landschaftsplanerischer Sicht

1. Geschichte berücksichtigen

Zusammen mit der militärischen Nutzung stellt die Flughafenutzung nur eine kurze Periode in der Geschichte des Areals dar. Über eine sehr viel längere Zeitspanne gab es hier nur Wald. Die Stadt und mit ihr das Militär und der Flughafen hatten sich die Fläche von der Natur nur vorübergehend 'geliehen'. Jedes zukünftige Nutzungskonzept sollte somit der Natur etwas 'zurückgeben'.



Analyse - Stärken Schwächen Chancen Risiken

2. Biotope und Habitate erhalten und entwickeln

Auf dem Flugfeld und in der Umgebung existieren heute unterschiedliche Biotope. Der Wald der Jungfernheide, der Flughafenensee sowie die vielfältigen, z.T. geschützten Feucht- und Trockenareale auf dem Flughafengelände und in der Nachbarschaft stellen ein besonderes Lebensraumpotenzial für Flora und Fauna dar. Jedes Nutzungskonzept muss die wertvollen Biotopstrukturen beachten und nachhaltig entwickeln. Dies gilt insbesondere aufgrund ihrer Bedeutung für den Biotopverbund und den Erhalt sowie die Förderung der Biodiversität.

3. Klimaschutzfunktionen sichern

Das Flugfeld weist aufgrund der großräumig unversiegelten Freiflächen und der dortigen Vegetationsstruktur eine hohe nächtliche Abkühlungsrate auf. Es ist damit maßgeblicher Teil eines Systems mit positiv wirkenden stadtklimatischen Funktionen, welches vom Umland im Nordwesten bis in die Innenstadt hinein wirkt. Diese positiven Klimafunktionen müssen bei allen Überlegungen zu Nutzungskonzepten besonders berücksichtigt werden und bieten sich als aktiver Beitrag zum Klimaschutz an.

4. Trinkwassereinzugsgebiet beachten

Das Areal ist Bestandteil des Einzugsgebietes des Wasserwerks Tegel. Dieses Wasserwerk ist verantwortlich für einen wesentlichen Teil der Trinkwasserversorgung der Stadt. Der durch hohen Sandanteil geprägte Boden hat allerdings nur eingeschränkte Filter- und Pufferfunktionen, die Gefahr der Grundwasserbeeinträchtigung ist relativ hoch. Die Funktion als Trinkwassereinzugsgebiet erfordert daher bei allen Nutzungskonzepten eine besondere Beachtung.

5. Verbindungen mit dem Umland herstellen

Das Areal ist im großen räumlichen Zusammenhang zu sehen; in Gestalt und Struktur ist es Teil einer übergreifenden Grünzäsur. Diese reicht von der unbebauten Landschaft im Nordwesten weit in die (Innen-)Stadt hinein. Nutzungskonzepte müssen die verbindenden und die stadtgliedernden Funktionen der Fläche berücksichtigen.

6. Erholungspotenzial wecken

Die große Freifläche des Flughafens ist ein besonders prägendes und in seiner Ausrichtung und Ausdehnung einzigartiges Element im Stadt- und Landschaftsbild von Berlin. In der direkten Nachbarschaft und in der weiteren Umgebung befinden sich differenzierte Erholungs- und Grünflächen. Nutzungskonzepte für das Areal müssen das Entwicklungspotenzial für die Erholungsnutzung wecken und eine geeignete Vernetzung herstellen.

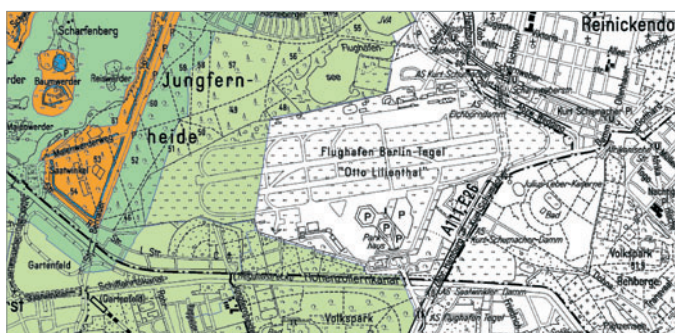
7. Zeit lassen

Aus der Stadtgesellschaft heraus werden derzeit keine baulichen Nutzungsansprüche für das Flugfeld formuliert. Nachnutzungskonzepte können daher unter entspannten Bedingungen und in aller Ruhe mit Berücksichtigung der vorgenannten Punkte entwickelt werden.

7. Boden- und Baugrundverhältnisse

7.1 Wasserhaushalt

Das Flughafengelände liegt im Warschau-Berliner Urstromtal mit seinem mächtigen, oberflächennahen, gut durchlässigen und vor Schadstoffeinträgen ungeschützten Grundwasserkörper. Die bei ca. 31,6 - 32,8 m NHN liegenden natürlichen Grundwasserstände mit Grundwasserabfluss zum Hohenzollernkanal und Tegeler See werden durch die Trinkwasserförderung des westlich am Tegeler See gelegenen Wasserwerks (WW) Tegel abgesenkt. Mit gemessenen Grundwasserständen zwischen 32 m NHN am Ostrand und 26,7 m NHN am Westrand des Flughafengeländes fließt das Grundwasser den Wasserwerksbrunnen zu. Für das Flughafengelände ergeben sich aktuell Grundwasserflurabstände zwischen 2 m an den ehemaligen Mäckeritzwiesen und bis zu > 4 m sowohl am West- als auch am Ostrand des Flughafens. Die mittleren Abstandsgeschwindigkeiten im Grundwasser liegen bei ca. 60 m/a (vgl. Kap. 5.1.4). Auf dem Flughafengelände sind keine Oberflächengewässer vorhanden.



Trinkwasserschutzzonen des WW Tegel um den Flughafen Tegel (SenStadt 2005)

Der westliche Teil des Flughafens Tegel liegt in den Trinkwasserschutzzonen IIIa und IIIb des Wasserwerks Tegel. In diesen Trinkwasserschutzzonen sind Handlungen und Anlagen auszuschließen, durch die ein Eintrag von Schadstoffen bzw. erhöhte Stoffgehalte durch Abwasserverbringung zu besorgen ist (Wasserschutzgebietsverordnung Tegel in GVBl 1995, S. 573)(vgl. Kap. 2.2).

Das Niederschlagswasser und die Enteisungsmittel (Formiate) enthaltenden Schmelzwasser fließen von den Start- und Landebahnen zu den geringfügig tiefer liegenden angrenzenden Grünflächen ab, wo sie versickern. Auf dem Vorfeld und von den Gebäudeflächen des Flughafens wird das Niederschlagswasser und Schmelzwasser in einem Leitungsnetz gesammelt und in den Hohenzollernkanal abgeleitet. Ab einer Schmutzbelastung von CSB > 110 mg/l O₂-Verbrauch (Chemischer Sauerstoffbedarf) wird das gesammelte Niederschlags- bzw. Schmelzwasser zur Kläranlage Ruhleben übergeleitet.

7.2 Baugrundverhältnisse

Im westlichen Teil der Start- und Landebahnen befindet sich laut Umweltatlas (SenStadt 2008) über den Talsanden des Warschau-Berliner Urstromtals in Nord-Süd-Ausrichtung die ca. 500 m breite Niedermoorfläche der ehemaligen Mäckeritzwiesen. Eingriffe in den Boden sind hier nicht zulässig (SenStadt 2008). Grund ist die Sicherung der Archivfunktion der (heute überschütteten) Böden in einer ehemaligen verlandeten Schmelzwasserrinne. Es ist zu klären, ob das überschüttete Bodensubstrat diese Archivfunktion noch wahrnimmt (vgl. Kap. 5.1.4).

1948 wurde das Flughafenareal zur Erstellung der Start- und Landebahnen eingeebnet und die Tieflagen mit Bauschutt und anderen Reststoffen verfüllt. Beim Bau des zivilen Flughafen Tegel bis 1974 wurde auf den heute überbauten Flächen der humose Waldboden abgeschoben und durch standfeste Bauschuttauffüllung entsprechend der jeweiligen Bautiefe ersetzt. Der Boden zwischen dem unterkellerten Gebäude (Leitungsstrassen etc.) weist bis in 4 m Tiefe Bauschuttreste auf.

Für zukünftige Nutzungen werden drei Baugrundtypen definiert:

- Mit Gebäuden, Vorfeld, Taxiways, Start und Landebahn überbaute, meist versiegelte Flächen über 1 - 4 m mächtiger Auffüllungsschicht (Bauschutt vermischt mit Sandboden) über mittelkörnigen Talsanden.
- Unbebaute, freie Flächen mit 0 - 3 m mächtiger Auffüllung über mittelkörnigen tragfähigen Talsanden. Die Auffüllungsschicht (geringbelastete Bauschuttreste in Sanden; bis zu mehreren Metern mächtigen schadstoffbelasteten Auffüllungen; Kontaminationen mit Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) und polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) etc.) variiert in ehemaligen Abgrabungen, Geländesenken und Bombentrichtern. Eine detaillierte Ausweisung der Mächtigkeiten und Belastungen liegt nicht vor.
- Auffüllung (vorwiegend Bauschutt) über Auenniedermoor der Tabufläche über Sanden. Eingriffe in den Boden sind nicht zulässig.

Die Tragfähigkeit des Bodens für geplante Baumaßnahmen bemisst sich an der zu erwartenden Belastung durch die Bebauung, die nach fachlicher Prüfung für das jeweilige Bauvorhaben zu prüfen ist.

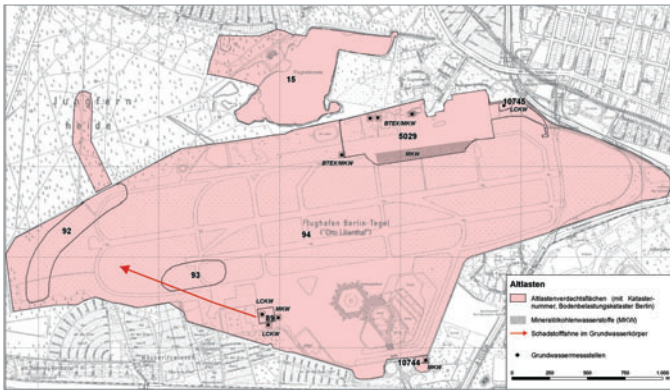
7.3 Altlasten

Aus der Historie des Flugplatzgeländes ergeben sich aufgrund der militärischen Nutzungsgeschichte sowie der Verfüllung der im 2. Weltkrieg entstandenen Bombentrichter diverse Altlastenverdachtsmomente.

Nach bisherigem Kenntnisstand wurden bei der Einebnung des Flugplatzgeländes Tieflagen mit Bodenmaterial und Bauschutt verfüllt. Die Landebahnen und Taxiways wurden auf etwas erhöhtem Niveau aus verdichtetem Ziegel- und Bauschutt errichtet. Da diese Auffüllungen aus unterschiedlichem Material und damit unterschiedlicher Schadstoffbelastung (Schwermetalle, PAK, MKW) erstellt wurden, können hier entsprechende Bodenbelastungen vorliegen. In den Jahren 1969 - 1976 erfolgten Ausbauarbeiten zum zivilen Flughafen Berlin-Tegel.

Die aus mündlichen Überlieferungen bekannten Vorbelastungen auf dem Flughafengelände wurden z.T. bei Erkundungen für kleinere Baumaßnahmen verifiziert. Unter aufgefülltem Mutterboden wurden bis in ca. 1 m Tiefe Sande mit Bauschuttresten mit meist geringen Belastungen erkundet (wiederum Schwermetalle, PAK, MKW). Weitere Bodenbelastungen wurden bei den seit 2005 im Auftrag von SenStadt X OA durchgeführten Kampfmittelerkundungen von der Fa. Döring festgestellt. 2008 erfolgte im Auftrag der Berliner Flughafengesellschaft (BFG) eine detaillierte Aktenrecherche für das Flughafengelände.

31 bestehende Tankanlagen zur Lagerung wassergefährdender Stoffe (Kraftstoffe und Heizöl) sind entsprechend den gesetzlichen Vorgaben gesichert.



Altlastenverdachtsflächen auf dem Gelände des Flughafen Tegel

7.3.1 Verdachtsflächen / tatsächliche Verunreinigungen

Das gesamte Gelände des Flughafens Tegel ist im Bodenbelastungskataster Berlin mit der Katasternummer 94 ausgewiesen. Teilflächen mit spezifischem Altlastenverdacht überlagern die Fläche 94 jeweils als Verdachtsfläche mit eigener Katasternummer. Die primäre Belastung des Flughafengeländes schließt verfüllte Bombentrichter des 2. Weltkrieges mit dem bereits genannten Belastungsspektrum ein. Sekundär sind meist geringe Schadstoffbelastungen anzutreffen. Teilflächen mit den Katasternummern 92 und 93 unterliegen dem Verdacht auf Bodenbelastungen durch flächenhaft eingebrachten Bauschutt und untergeordnet Hausmüll.

Die an der Nordgrenze des Flugplatzes Tegel gelegene Teilfläche mit der Katasternummer 5029 wurde als Militärflughafen der französischen Militärregierung (1948 - 1994) und nachfolgend von der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) genutzt. Untersuchungen an Kontaminationsverdachtsflächen (vorwiegend Tankanlagen) ergaben organische Schadstoffbelastungen (MKW, Benzol Toluol, Ethylbenzol, Xylole (BTEX).

Aufgrund der geringen Mobilität der Schadstoffe im Boden und Grundwasser sowie ihrer jeweils lokal engen Begrenzung wird in all diesen Fällen eine akute Gefährdung für Mensch, Tier und Pflanze auf dem Flughafengelände ausgeschlossen.

7.3.2 Schadstoffbelastungen im Grundwasser

Ausgehend von mehreren Schadstoffeinträgen in das Grundwasser wurde im Auftrag der BFG bis 2003 ein halbjährliches Gütemonitoring im Grundwasserabstrom der bekannten Schadensherde durchgeführt. Nach bisherigem Kenntnisstand sind hohe, über dem Schadenswert der Berliner Liste liegende Schadstoffbelastungen im Grundwasserabstrom bekannter Schadstoffeinträge, als auch des Flughafengeländes insgesamt, nicht vorhanden.

Auf der Fläche des Hangar 1 (Katasternummer 89) wurde ein LCKW-Schaden erkundet. Die gemessenen LCKW-Belastungen im Grundwasserabstrom des Hangars zeigen in einer der Messstellen konstante, über dem Geringfügigkeitsschwellenwert ($20 \mu\text{g/l}$ LCKW) und unter dem sanierungsbedürftigen Schadenswert ($100 \mu\text{g/l}$ LCKW) der Berliner Liste (SenStadt 2005) liegende Belastungen. Grundwassermessstellen zwischen Schadensquelle und Förderbrunnen zeigten bei der 2003/2004 durchgeführten Messkampagne keine erhöhte LCKW-Belastung im Transfergebiet.

Grundwasserbelastungen durch Harnstoff und Ammonium auf dem zivil genutzten Flughafengelände sind auf das Enteisungsmittel Urea (Harnstoff) zurückzuführen. Seit 1997 werden auf dem Flughafen Tegel für die Enteisung Formiate auf Ameisensäurebasis mit einer weit besseren Ökobilanz verwendet.

7.4 Kampfmittelbelastung

Im Zeitraum 1969 - 1981 erfolgte auf dem gesamten Flugplatzgelände die Kampfmittelberäumung, mit Ausnahme des von den alliierten französischen Streitkräften genutzten nördlichen Teils sowie eines 20 m breiten Streifens beidseitig der Rollbahnen. Die Erkundung erfolgte nach dem damaligen Stand der Technik, wobei vorwiegend oberflächennah ($< 1 \text{ m}$) Kampfmittel erkundet und beräumt wurden (ca. 280 t).

Bei im Jahr 2004 durchgeführten Tiefbauarbeiten wurden Kampfmittel auf dem ehemals von der französischen Armee genutzten Gelände geborgen. Sie waren Anlass für eine Anordnung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, dass bei jeglichen Tiefbaumaßnahmen auf dem Gelände des Flughafens Kampfmittelerkundungen in Abstimmung mit SenStadt durchzuführen sind. Außerdem wurden auch auf dem vom BMVg übernommenen nördlichen Flughafengelände Kampfmittelerkundungen / -räumungen veranlasst. Zur Feststellung darüber hinausgehender Kampfmittelbelastungen wurden Kampfmittelerkundungen / -räumungen bis zum gewachsenen Boden auf Testfeldern (Zufallsprinzip bzw. gezielt nach Luftbilddauswertung) durchgeführt

Bei erforderlichen Erdbauarbeiten auf den Flächen im Eigentum des Bundes (BIMA) werden von der BFG Kampfmittelerkundungen / -bergungen (analog der Anordnung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin) veranlasst.

Das gesamte Flughafengelände unterliegt damit weiterhin dem Verdacht auf Kampfmittelbelastung. Entsprechend dem „Bescheid über die Entlassung der Anlagen und Flächen des Flughafens Berlin-Tegel aus der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung“ (SenStadt 2006) haben die Grundstückseigentümer für die Sicherheit der Flächen, insbesondere in Bezug auf im Boden befindliche Kampfmittel, zu sorgen.

7.5 Erkenntnisse und Aufgaben

Nach Aufgabe des Flugbetriebs wird die Senatsanordnung von 2005 (Anzeigepflicht für Erdarbeiten auf dem Gelände des Flughafens Tegel spätestens 6 Wochen vor Beginn gegenüber SenStadt / X OA) gültig bleiben und die Festlegung geeigneter Maßnahmen ermöglichen.

Nach Aufgabe des Flugbetriebs sollten flächenhafte Erkundungen der Schadstoffbelastung im Sinne der Bauleitplanung erfolgen. Auf Teilflächen mit jeweils gleichartiger Folgenutzung wären die Bodenbelastungen über repräsentative Bodenmischproben zu ermitteln und ggf. durch weitere Detailerkundungen, Sanierungen bzw. Sicherung für die Folgenutzung, Entsorgung bei Erdbaumaßnahmen zu ergänzen. Wie bei allen Untersuchungen seit 2005 ist vor den Erkundungsmaßnahmen die Kampfmittelfreiheit zu gewährleisten.

Die im Boden erkundeten Schadstoffbelastungen stellen bei der aktuellen gewerblichen Nutzung des Flughafengeländes keine Gefährdung für die weiteren Schutzgüter dar. Ein sofortiger Handlungsbedarf besteht nicht.

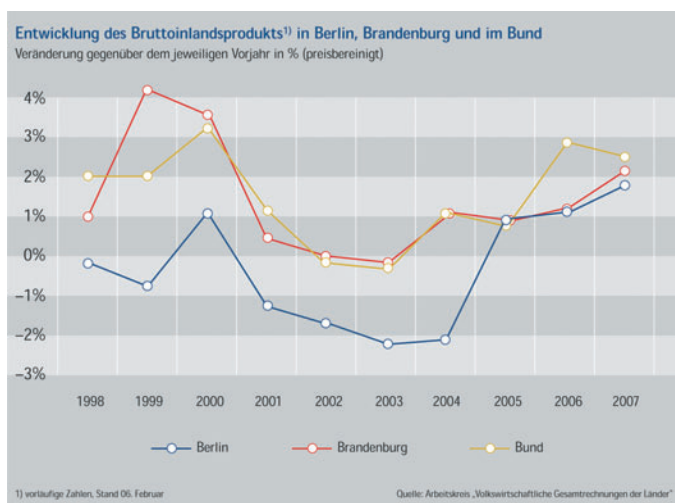
Die zum Grundwasser bisher durchgeführten Untersuchungen zeigen, dass weder für das Grundwasser auf dem Flughafen Tegel noch für die Belastungen im Boden ein sofortiger Handlungsbedarf besteht.

8. Immobilienwirtschaftliche Standortuntersuchung

8.1 Zur Lage der regionalwirtschaftlichen Entwicklung Berlins

Berlin befindet sich seit dem Mauerfall in einem tiefgreifenden wirtschaftlichen Strukturwandel mit enormen Konsequenzen für Unternehmen, Beschäftigung und die Flächen- bzw. Immobilienmärkte mit häufig negativen Wachstumszahlen. Seit 2005 sind positive Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP) in Höhe von 1% (2005) bis 1,8% (2007) zu verzeichnen. Für die ersten sechs Monate des Jahres 2008 wird vom Amt für Statistik Berlin-Brandenburg für Berlin sogar ein preisbereinigtes Wachstum von 2,5% gegenüber dem ersten Halbjahr 2007 ausgewiesen. Als maßgeblicher Motor des anhaltenden Aufschwungs lässt sich das verarbeitende Gewerbe ausmachen. Die Bruttowertschöpfung dort hat sich 2008 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 7,5% erhöht und liegt damit deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 4,4% (IHK 2008). Zudem hat sich der Umsatzanteil aus dem Ausland stetig erhöht.

Berlin erlebt damit seit längerer Zeit eine Aufschwungsphase, die sich auch am Arbeitsmarkt niedergeschlagen hat. Seit 2006 zeigt sich eine steigende Beschäftigung und ein Sinken der Arbeitslosigkeit. 2005 beträgt die Arbeitslosigkeit in Berlin noch knapp 19%, im Jahr 2007 ist sie um 3,5% auf 15,5% gesunken (IHK 2008).



Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts in Berlin, Brandenburg und im Bund (IHK Berlin 2008).

Der wirtschaftliche Strukturwandel, der sich in einem starken Abbau industrieller Wertschöpfung und Arbeitsplätze (allein bis 2002 ca. 230.000) und dem Aufbau der Dienstleistungsbeschäftigung und -wirtschaft zeigt, führte auch zu einer veränderten Flächeninanspruchnahme durch die Berliner Wirtschaft (Spars 2006). Es wurden zahlreiche Industrieflächen aufgegeben bzw. Standorte verkleinert. Die Industrie zeichnete sich aus durch eine recht geringe Fertigungstiefe, ein Übergewicht der Massenproduktion und der einfachen, ausführenden Tätigkeiten sowie durch eine geringe Bedeutung von Knowhow-intensiver Produktion und zentraler Verwaltungs- und Forschungsfunktionen (Brenke 2003). Inzwischen ergibt sich ein differenzierteres Bild. Die Modernisierung der Berliner Industrie ist bereits weit vorangeschritten, neue Unternehmen sind entstanden und ein beachtliches Entwicklungspotenzial in einer engeren Zusammenarbeit zwischen Industrie und dem wachsenden Dienstleistungssektor ist erkennbar (Pfeiffer, Ring 2002). Die beschriebenen Beschäftigungsveränderungen innerhalb der Berliner Industrie gehen mit einem enormen Produktivitätszuwachs einher, was dazu

führt, dass sich der Pro-Kopf-Umsatz seit 1991 verdoppelt hat. Die Arbeitsproduktivität im Industriesektor (gemessen als Bruttowertschöpfung in Preisen von 1995 je Erwerbstätigen) ist von 1991 bis 2001 mit knapp 40% um 12%-Punkte stärker gestiegen als im Bundesdurchschnitt. Dies entspricht einer sehr deutlichen Produktivitätssteigerung bezogen auf die erhaltenen und neu geschaffenen Arbeitsplätze der Berliner Industrie.

Die positive Job-Entwicklung im Berliner Dienstleistungsbereich mit über 50.000 neuen Stellen bis 2005 bleibt jedoch relativ betrachtet um 6,5% hinter dem bundesdeutschen Wachstum im Betrachtungszeitraum zurück. Es werden jedoch inzwischen allein für 2007 von der IHK 5.245 neu geplante Arbeitsplätze angezeigt, die zu 32% im Bereich Dienstleistungen, zu 27% bei Medien, IuK- und Kreativwirtschaft, zu 22% bei Industrie, Mobilität und Clean Technologies und zu 18% im Bereich Life Science anfallen (IHK 2008).

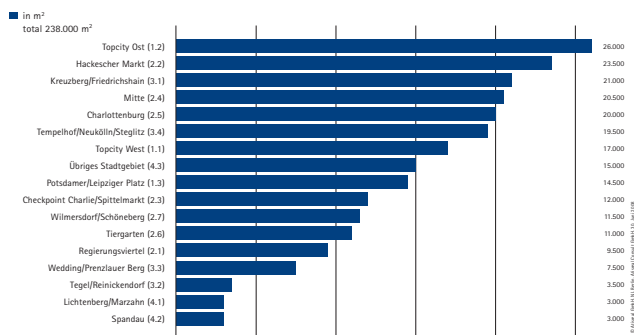
Die Terziärisierung führte vornehmlich in den 90er Jahren zu einem beispiellosen Aufbau von Bürostandorten. Vor knapp 13 Jahren betrug das Büroflächenvolumen in Berlin noch 13,5 Mio. m², heute sind es über 18 Mio. m². Das Neubaugesamtvolumen der letzten 15 Jahre entspricht in etwa dem Neubaugesamtvolumen in Frankfurt a. M. innerhalb der letzten 35 Jahre. Eine Pro-Kopf-Relation der Büroflächen im Städtevergleich zeigt jedoch, dass Berlin mit knapp über 5 m²/Kopf nur bei höchstens einem Drittel der Werte von Frankfurt (18m²/Kopf) und München (15m²/Kopf) liegt und damit noch nicht als pulsierendes Dienstleistungszentrum in der Region bezeichnet werden kann (Just, Spars 2005).

Bezüglich der Wirtschaftsentwicklung in der Gesamtregion fällt auf, dass Brandenburg beim BIP-Wachstum seit 1998 eher dem Bundesdurchschnitt folgt und bis 2004 oftmals ca. 2% über dem Berliner Wachstumsniveau rangiert. Erst seit 2005 entwickeln sich die Wachstumsraten beider Länder vergleichbar. Die Brandenburger Entwicklung jedoch verläuft räumlich durchaus differenziert. Die Industriedichte ist von 1996 - 2004 in fast allen Landkreisen (zum Teil um bis zu 50%) zurückgegangen, nur in den beiden südlichen Landkreisen Teltow-Fläming (+42,5%) und Dahme-Spreewald (+11,5%) ist sie angestiegen. Die Einwohnerzahl und die Kaufkraft ist außer in Berlin in allen anderen Landkreisen im gleichen Zeitraum gestiegen, die Kaufkraft um durchschnittlich ca. 4% und die Einwohnerzahl um meist zweistellige Zuwachsraten (Just, Spars 2005).

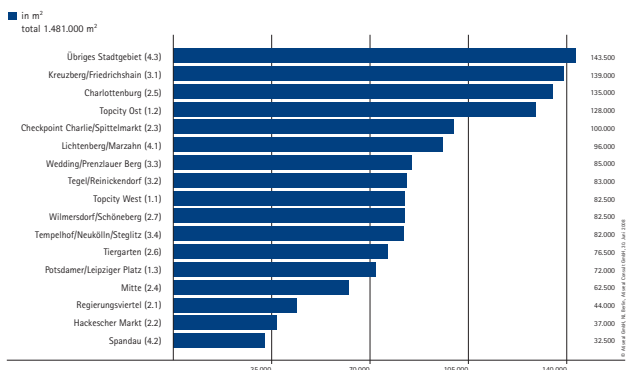
8.2 Entwicklungsperspektiven, Flächenbedarfe, -entwicklung und Standortkonkurrenzen in einzelnen Segmenten

8.2.1 Büronutzung

Berlin verfügt mit geschätzten rund 18 Mio. m² Bruttogeschosfläche (BGF) über den größten Markt für Büroflächen in ganz Deutschland. Baasner, Schmidt, Schulten (2007) schätzen hierbei das Volumen (nach gif-Definition) auf 18,1 Mio. m² BGF, DB Research gibt 17,8 Mio. m² BGF an (vgl. Just, Spars 2005). Dieser Spitzenwert ist jedoch erst über eine rege Bautätigkeit in den 1990er Jahren von annähernd 7 Mio. m² BGF und von weiteren ca. 1,7 Mio. m² BGF seit 2000 geschaffen worden (BulwienGesa 2007). Aufgrund der derzeit rückläufigen Fertigstellungsraten in Kombination mit zuletzt stärkeren Vermietungsumsätzen wird die aktuelle Leerstandsrate auf dem Berliner Büromarkt je nach Quelle auf 8 - 9% geschätzt (JLL 2008a, Atisreal 2008). Das verfügbare Flächenangebot ist seit Sommer 2007 um ca. 5,6 % auf ca. 1,5 Mio. m² gesunken.



Flächenumsatz nach Lagen in Berlin (Atisreal GmbH 2008)



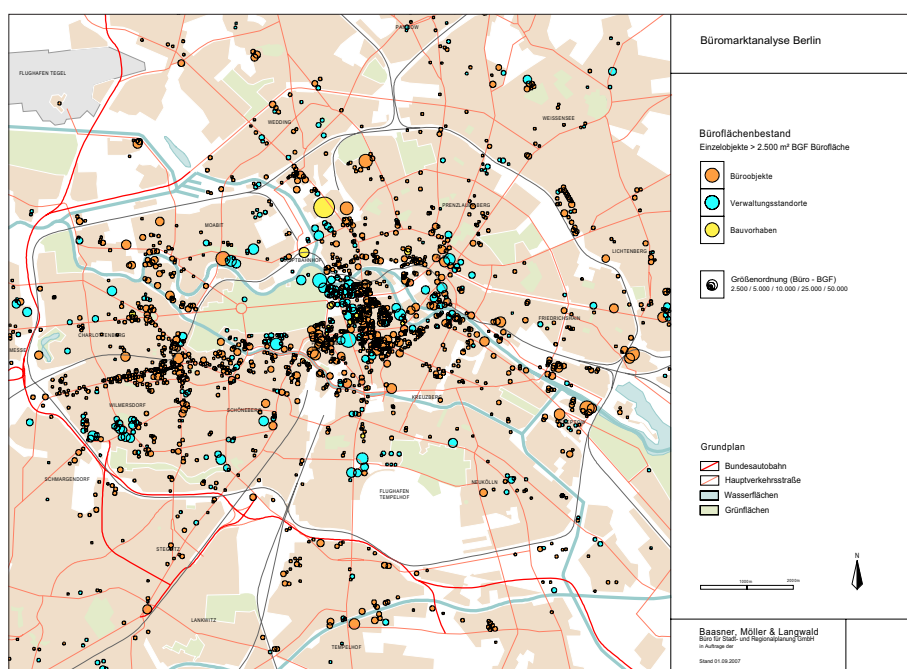
Leerstand nach Lagen in Berlin (Atisreal GmbH 2008)

Bei den Angaben zu den Flächenumätzen im ersten Halbjahr 2008 in ihrer lokalen Verteilung fällt auf, dass nur ein minimaler Anteil von 1,5 % des Flächenumsatzes auf den Teilmarkt „Tegel/Reinickendorf“ entfällt. Der angrenzende Bezirk Spandau verfügt über ein noch geringeres Umsatzvolumen. Demnach verfügen diese für den Büromarkt unwichtigeren Segmente über jeweils nur rund 15% der Umsätze der wichtigeren, zentraleren Teilmärkte wie „Topcity Ost“, „Hackescher Markt“, „Mitte“ etc. Bei den Leerständen in den lokalen Teilmärkten liegt dann jedoch der Teilmarkt „Tegel / Reinickendorf“ mit 83.000 m² bereits an achter Stelle, was auf das deutliche quantitative Missverhältnis aus Leerstandsvolumen und Flächenumsatz in diesem räumlichen Teilmarkt hinweist. Rein rechnerisch ist der Flächenumsatz von 3.500 m² im ersten Halbjahr 2008 fast 24 Mal im Leerstandvolumen enthalten, was für eine rechnerische Absorptionsdauer von knapp 12 Jahren spräche. Diese rein quantitative Gegenüberstellung ist jedoch grob vereinfachend und müsste noch in qualitativer Dimension der Flächen erörtert werden. Es ist allerdings davon auszugehen, dass es eine Menge unsanierter Flächen gibt, bei denen vom Aufbau eines Sockelleerstands auszugehen ist, der für die aktuelle Angebots- und Nachfragerelation kaum von Bedeutung ist.

Bei der Auswertung der Büroobjekte, Verwaltungsstandorte und Bauvorhaben nach Größenordnung fällt unmittelbar auf, dass der Standort des Flughafens Tegel bereits weit in der Peripherie der für Berlin relevanten Bürostandorte liegt (BulwienGesa 2007).

Für die Büromarktbetrachtung des Standortes ist insgesamt festzuhalten: Obwohl die Begabungen der Flächen, wie z. B. eine gute

Erreichbarkeit mit dem MIV, eine Nachnutzung in Form eines Bürostandortes grundsätzlich möglich erscheinen lassen, sprechen die fehlende ÖPNV-Anbindung, die Gesamtdynamik des Marktes in Berlin (immer noch hohe Leerstandsdaten) und insbesondere das ungünstige Verhältnis aus Flächenumsatz und Leerstandsvolumen im Teilmarkt „Tegel/ Reinickendorf“ gegen eine mittelfristige Büroflächenachfrage in größeren Dimensionen an diesem Standort. In Ergänzung zeichnet auch die Analyse der Konkurrenzsituation ein deutliches Bild. Der Bürostandortbericht von 2005 hat das gesamte Angebotspotenzial in Berlin auf 15,9 Mio. m² BGF geschätzt, von denen alleine 7,4 Mio. m² auf die Innenstadt und die sogenannte „Übergangszone“ der Stadt entfallen. Die „äußere Stadt“, zu der auch das Areal des Flughafens gezählt werden muss, umfasst nochmals ein Flächenpotenzial von rund 8,5 Mio. m². Der Standort Tegel muss insofern sowohl mit attraktiven Standorten in der Innenstadt und der Übergangszone konkurrieren (wie z. B. Heidestraße mit ca. 350.000 m² BGF, Schöneberger Linse, Flughafen Tempelhof etc.) als auch mit zahlreichen Standorten in der äußeren Stadt, die allesamt in ihrer Attraktivität eher gering eingeschätzt werden und von denen am ehesten noch den Stadtteilzentren eine Chance eingeräumt wird (Baasner, Schmidt, Schulten 2005). Abseits der Stadtteilzentren werden in den Restbereichen nur ca. 10% der Nachfrage bis 2020 erwartet. Diese negativen Voraussetzungen könnten am ehesten durchbrochen werden, sofern es gelingt, den Standort als neuen Dienstleistungsstandort am Markt mit einem überzeugenden Konzept zu profilieren. Hierfür ist jedoch aufgrund der vorhandenen Potenziale an zentraleren Standorten mittelfristig kein großes Interesse von Investoren und Projektentwicklern zu erwarten. Inwieweit langfristig (2025) in Kombination mit anderen Nutzungskonzepten (Freizeit, Gewerbe, Gesundheit etc.) eine ergänzende Entwicklung eines Dienstleistungsstandortes sinnvoll sein kann, ist derzeit nur schwer abzuschätzen und bleibt einer genaueren Prognose und Expertenbefragung vorbehalten. Insgesamt erscheint die Ansiedlung von Dienstleistungsclustern z. B. in den Bereichen Energie und Gesundheit ohne vorhandene unternehmerische Anknüpfungspotenziale am Standort und ohne Inkubatoren als nicht realistisch. Zudem gibt es für die genannten Nutzungen einige Konkurrenzstandorte (Adlershof, Buch etc.), die über bessere Voraussetzungen verfügen. Die Machbarkeit derartiger Clusterkonzepte könnte mithilfe einer regionalökonomischen Potenzialstudie genauer untersucht werden.



Büroflächenbestand in Berlin (Baasner Stadtplaner GmbH / BulwienGesa AG 2007)

8.2.2 Gewerbenutzung (Logistik)

Die gewerbliche Flächennachfrage ergibt sich weitgehend aus Ersatzbedarfen und kaum aus Neuansiedlungen. Die Auslöser für Ersatzbedarfe können unterschiedlicher Art sein, z. B. Umstellungen in Betriebsabläufen (Rationalisierung), baulicher Modernisierungsbedarf, interne Umstrukturierung (Zusammenlegung von Standorten) oder einzelbetriebliches Wachstum. Hieraus ergeben sich weitreichende Konsequenzen. So gilt zum Beispiel die gewerbliche Flächennachfrage weitgehend entkoppelt von der Beschäftigtenentwicklung, was die Prognostizierbarkeit der Nachfrage in Zukunft erschwert. Für die Unternehmen spielen qualitative Merkmale, wie z. B. Verkehrsanbindung, Umfeld, Planungsfreiheit etc. eine zunehmende Rolle, so dass der Standort des Flughafens Tegel in dieser Hinsicht mit einer guten Qualität aufwarten kann.

Es zeigt sich jedoch insbesondere bei Verlagerungen, dass sich die Unternehmen eher an wirtschaftlichen Teilräumen orientieren. Derartige Teilräume lassen sich in Berlin statistisch anhand von vier Quadranten nachweisen, bei denen Tegel im Verhältnis zum nord-westlichen Quadranten und der dortigen Gewerbeentwicklung diskutiert werden sollte. Bei der Analyse der Potenziale der Flughafenflächen für eine gewerbliche Nutzung sind hierbei zunächst die Auswirkungen des Umzugs des Flughafenbetriebs nach Schönefeld auf die in Tegel ansässigen Gewerbetreibenden abzuwarten. Es wird in diesen betreffenden Gewerbegebieten z.T. von bestehenden oder zu erwartenden Leerständen gesprochen. Eine etwaige Flächenfreisetzung in den Gewerbegebieten wäre dann zunächst ansiedlungswilligen Unternehmen bzw. Betrieben mit Ersatzbedarf zur Verfügung zu stellen, bevor über neue Gewerbegebiete auf dem Flughafenareal nachgedacht werden sollte.

Analysiert man die von SenStadt veröffentlichten Flächenpotenziale für die Gesamtstadt ab 2006 in Höhe von 6.333 ha für alle Nutzungen, so entfallen über 1.000 ha und somit fast ein Sechstel auf das gewerbliche Nachnutzungspotenzial (SenStadt 2005). Davon wiederum entfallen ca. 50% auf die Innen- und 50% auf die Außenentwicklung. Die Auswertung der Inanspruchnahme von Flächen seit der Wende zeigt, dass für gewerbliche Zwecke in den 15 Jahren von 1991 - 2005 nur ca. 300 ha in Anspruch genommen wurden. Die von 2001 - 2005 in Anspruch genommenen rund 80 ha wurden dabei zu 45 ha (mehrheitlich als Neunutzung) im Teilraum Außen / Ost und 11 ha in der Inneren Stadt sowie zu 25 ha im Teilraum Außen / West (mehrheitlich als Umbau) genutzt. Allerdings sind laut StEP Gewerbe (SenStadt 2000) gerade die Reserveflächen im Stadtraum Nord-West (Wachstumsreserve) mit nur 9 ha von allen Teilräumen am geringsten. Es wird hierin von einer intensiven Nutzung der dortigen Gewerbeflächen gesprochen und gerade bei den innenstadtnahen Gebieten kaum von unbebauten und nicht-gewerblich genutzten Potenzialen ausgegangen. Dennoch wird im StEP Gewerbe für diesen Stadtraum die Sicherung und Qualifizierung vorhandener Gewerbeflächen als Ziel formuliert und die Inanspruchnahme von Flächen an den Standorten Flohrstraße (nördlich Seidelstraße) und Breitenbachstraße (südlich Holzhauserstraße) als „nicht vordringlich“ bezeichnet.

Es ist somit vor dem Hintergrund der Auswertung der globalen wirtschaftlichen Entwicklung des Gewerbes in Berlin und der Statistiken zur Flächeninanspruchnahme sowie des StEP Gewerbe für die Fläche in Tegel keine kurzfristige Gewerbeflächennachfrage erkennbar. Lediglich aus zwei Bereichen ließe sich eine Perspektive für den Standort ableiten:

Zum einen fehlt im Nord-Westen der Stadt eine große zusammenhängende Gewerbefläche für eine potenzielle Großansiedlung bzw. –investition. Die Erfahrung mit der (wenn auch selten stattfindenden) Neuansiedlung von großen Produktions- und Entwicklungsbereichen international agierender Konzerne (z. B. BMW und Porsche in Leipzig) zeigt, dass die Städte gut beraten sind, große zusammenhängende Gewerbeflächen für derartige Ansiedlungsanfragen vorzuhalten, um sie bei Bedarf zügig zur Verfügung stellen zu können. Für eine derartige langfristige „Angebots- und Vorhaltepolitik“ wäre der Standort in Tegel gut geeignet, da er die Qualitäten eines robusten, verkehrlich gut erreichbaren Gewerbebestandes in der entsprechenden Dimensionierung vorweist. Die im LEP BB genannten Vorsorgestandorte für gewerblich-industrielle Vorhaben in Wustermark sowie Potsdam-SAGO und Potsdam-Nord sind hierbei weiter von Berlin entfernt und weisen daher für eine Berlin-affine Großansiedlung eine nur mittelbare Konkurrenz auf.

Die Fläche in Tegel könnte sich des Weiteren aufgrund ihrer guten Erreichbarkeit für den MIV und gewerblichen Verkehr und aufgrund ihrer Robustheit (24h-Andienung möglich) ebenfalls für einen Logistikstandort anbieten. Hierzu lässt sich der deutschlandweite Trend eines starken Wachstums der Logistikwirtschaft und ihrer Flächeninanspruchnahme und der Trend zu innenstadtnahen Standorten (Logistik der letzten Meile) positiv für den Standort Tegel interpretieren. Allerdings lässt sich bis 2004 für Berlin eine deutliche Suburbanisierung der Logistikdienste und -angebote nachweisen (Hesse 2004). In dieser Perspektive wären zwei Segmente innerhalb der Logistik an diesem Standort denkbar. Zum einen wird der Trend zur Logistik der letzten Meile deutschlandweit stark von der KEP-Branche (Kurier-Express-Paket-Dienste) betrieben. Hierbei werden im Rahmen von Hub- und Spoke-Systemen die gebündelt ankommenden Sendungen neu auf kleinere Fahrzeuge verteilt und in die nahen Siedlungsbereiche geliefert. Die KEP-Branche ist jedoch in Bezug auf die Flächen kostensensibel und wird vermutlich Gewerbeflächen mit Preisen über 50 €/m² und Flächen über 3 - 4 ha nicht nachfragen. Ein zweites Segment stellt die Handelslogistik des Facheinzelhandels dar, der z. B. in den Bereichen Textil, Elektronik und Arzneien ebenfalls die Nähe zu den zentral gelegenen Verkaufsstellen sucht und weit größere Flächendimensionen nachfragen könnte. Allerdings muss bei der Erwägung der Logistiktungen das planerische und politische Ziel der Logistiksiedlung in den GVZs an der Peripherie Berlins überprüft und diskutiert werden. Bei einer Logistiksiedlung, die über die beiden genannten Varianten hinaus geht, wäre auch eine Wiederinbetriebnahme der stillgelegten Bahngleise auf dem Gelände zu prüfen. Des Weiteren ist eine genauere Untersuchung der innenstadtnahen Bedarfe und eine Prognose für die Entwicklung der GVZ-Standorte (z. B. Großbeeren, Wustermark) durchzuführen.

8.2.3 Wohnnutzung

Die Wohnungsmarktentwicklung Berlins ist von einer starken Angebotsausweitung Mitte der Neunziger Jahre geprägt. Seit dem Höhepunkt in 1997 werden von Jahr zu Jahr weniger Wohnungen errichtet, im Jahr 2006 nur noch knapp über 2.500 Wohneinheiten (WE). Insbesondere Wohnraum in Mehrfamilienhäusern wird kaum noch gebaut und wenn, dann eher auf kleinteiligen Standorten.

Der Berliner Wohnungsmarkt differenziert sich dennoch weiter aus. Zwar ist Berlin noch weit entfernt von einer insgesamt angespannten Marktlage, doch weisen verschiedene Indikatoren, wie die geringere Fluktuations- und Mobilitätsraten, zumindest in bestimmten Teilmärkten auf eine zunehmende Anspannung des Wohnungsmarktes hin. Auch der aktuelle Mietspiegel weist in Teilen nennenswerte

Mietsteigerungen, insbesondere bei kleineren Wohnungen, gegenüber 2004 aus. Die Erwartungen der Marktexperten bestätigen eine zunehmende Knappheit gerade bei preisgünstigen Mietwohnungen. Trotz einer immer noch relativ hohen Leerstandsrate sind insbesondere weniger zahlungskräftige Nachfrager einem verstärkten Marktdruck ausgesetzt.

Die einzelnen Bezirke unterscheiden sich in ihrer spezifischen Entwicklung jedoch stark voneinander. Für Reinickendorf wird die allgemeine Marktlage grundsätzlich ähnlich bewertet wie für ganz Berlin – bei Mietwohnungen im unteren Preissegment und bei preisgebundenen Wohnungen sogar etwas entspannter. Die durchschnittlichen Kaltmieten reichen von unter 5 bis ca. 8 €/m². Probleme bereiten die geringeren Einkommen und die Zunahme „schwieriger Mieter“ im Bezirk (IBB 2008). Mit Blick auf die demografische Entwicklung bis 2030 sind für Reinickendorf zum einen eine Verringerung der Bevölkerung und eine stärkere Alterung der Bevölkerung als in der Gesamtstadt zu erwarten. Der Wohnungsmarktbericht der IBB schätzt das Investitionsklima für Eigenheime in Reinickendorf allerdings etwas positiver und für neue Mehrfamilienhäuser schlechter als in ganz Berlin ein. Er sieht dagegen ein deutlich besseres Klima für Investitionen in den Gebäudebestand, insbesondere für barrierefreie Wohnungen, Servicewohnen und Singlewohnen (IBB 2008).

Für eine Einschätzung der Wohnbaupotenziale auf dem Flughafenareal in Tegel ist es notwendig, die Entwicklung der derzeitigen Planungen an möglichen Konkurrenzstandorten wie Heidestraße oder Flughafenachsnutzung Tempelhof, sowie die Flächenpotenziale in anderen Bereichen, z. B. der Wasserstadt Oberhavel in unmittelbarer Nachbarschaft, mit einzubeziehen. Vorläufige Planungsunterlagen gehen für die Heidestraße von einem geplanten Wohnungsbauvolumen von 188.000 m² BGF (ca. 2.200 WE) und für Tempelhof von ca. 5.000 WE aus. In der Wasserstadt Oberhavel sind ebenfalls noch erhebliche Neubaupotenziale möglich. Da in allen fünf Berliner Entwicklungsmaßnahmen ursprünglich über 27.000 WE geplant waren, von denen jedoch insgesamt nur ca. 8.000 (10.000) WE realisiert wurden, lässt sich auch in diesen Gebieten ein großes Volumen an Wohnungsbaupotenzialflächen ausmachen, die zum Teil bereits mit Erschließungsinfrastruktur versehen sind. Die Abschätzung des Wohnungsbauflächenpotenzials für die Gesamtstadt belaufen sich auf ca. 2.000 ha, von denen fast 1.200 ha der Innenentwicklung zugeordnet sind (SenStadt 2005).

Trotz dieser starken Konkurrenzsituation und der eher ungünstigen Rahmenbedingungen im Bezirk erscheint eine mittel- bis langfristige Entwicklung von Einfamilienhäusern in der Nähe der angrenzenden Siedlungsflächen grundsätzlich möglich. Gerade Projekte des familienorientierten Wohnens wären zur Stärkung des Bezirkes wünschenswert. Die tatsächlich eintretende Nachfrage von Investoren und Entwicklern wird jedoch – abgesehen vom Fortgang der Entwicklung an den benannten Konkurrenzstandorten – auch stark vom Preisniveau der Baulandentwicklung in diesem Bereich abhängen.

8.2.4 Freizeit-, Entertainment- und Sportnutzung

Der Freizeitmarkt ist nach Expertenmeinung ein Wachstumsmarkt mit Zukunft. Für den Bereich der Freizeitimmobilien lässt sich feststellen, dass die Preisbildung weitgehend abgekoppelt vom lokalen Immobilienmarkt verläuft und meist überregional in Abhängigkeit vom spezifischen Angebot und der Nachfrage, vor allem von der Größe des Einzugsgebietes, bestimmt wird. Die Rentabilität der Immobilie hängt wesentlich vom Mieter sowie vom Betreiber- bzw. Managementkonzept ab. Für die Marktfähigkeit ist das Image des Betreibers von großer Bedeutung. Experten sprechen zudem von

immer kürzeren Revitalisierungszyklen sowie regelmäßigen Konzepterneuerungen/-änderungen bei bestehenden Freizeitimmobilien. Es gibt hierbei sehr differenzierte Segmente und Betreibermodelle, die den Markt ausmachen (Wenzel Consult 2007, Beyerle 2007).

Für das Areal des Flughafens Tegel sind unterschiedliche Freizeit- und Sportnutzungen grundsätzlich denkbar, sofern die Marktfähigkeit bzw. Finanzierungsfähigkeit derartiger Produkte nachgewiesen wird. Dies muss differenziert nach Einzelprojekten erfolgen. Freizeit- und Sportnutzungen sind auch als Zwischennutzungen für zukünftige große Events an dem Standort denkbar. Die verkehrliche Anbindung des Standorts muss allerdings aufgrund der fehlenden schienegebundenen ÖPNV-Anbindung als eher kritisch eingeschätzt werden. Auch wenn die Flächengröße und die eher lärmunempfindliche Nachbarschaft große Standortvorteile für eine derartige Nutzung aufweisen, sind die doch zum Teil mit zeitlich extremen Spitzen auftretenden Besucherströme bei einem Fußballstadion oder einer Freizeitgroßeinrichtung ohne eine Anbindung an das S- und U-Bahnnetz kaum zu bewältigen und auch nicht mit den Zielen einer nachhaltigen Verkehrsplanung zu vereinbaren. Hierbei wären also zunächst die Verbesserungsmöglichkeiten der verkehrsinfrastrukturellen Anbindung des Gesamtareals zu untersuchen.

8.2.5 Einzelhandel, Fachmärkte

BulwienGesa prognostizieren für den Zeitraum von 2008 - 2010 ein Wachstum der Fachmarktfläche in Berlin von 180 m² auf 239 m²/1000 Einwohner (plus 33%) und im Berliner Umland von 299 m² auf 339 m²/1.000 Einwohner (plus 14,8%). Die Ansiedlung von Einzelhandel auf dem Flughafenareal widerspricht jedoch den Planungsaussagen u. a. des Berliner Zentrenkonzeptes (SenStadt 2007, LEP-BB) und den Vorstellungen der Bezirke, die die bestehenden Zentren stärken und keine zusätzlichen Konkurrenzen aufbauen möchten. Ähnliches ist auch für die Ansiedlung von Fachmärkten und Factory Outlet Center zu sagen, wobei diese grundsätzlich an diesem Standort denkbar sind.

Die Entwicklung des Großhandels an diesem Standort, durch etwaige Verlagerungen von anderen Standorten (z. B. Beusselstraße), ist als unrealistisch einzuschätzen, da bereits eine weitere Konzentration des Großhandels an der Beusselstraße durch den Zuzug des Blumengroßmarktes vorgenommen wurde und somit keine Verlagerungen von dort absehbar sind.

9. Entwicklungschancen

9.1 Stärken Schwächen Chancen Risiken (SWOT-Analyse)

Um die Entwicklungschancen und -potenziale sowie Risiken richtig einschätzen zu können, wurden alle untersuchten Bereiche und die gewonnen Erkenntnisse systematisch in eine SWOT-Analyse überführt. Als Ziel wurde formuliert: Tegel als Berliner Zukunftsraum gestalten.

Stärken und Schwächen aus Sicht der Stadtplanung

Themen	Stärken	Schwächen
Flughafengelände Tegel / bestehende Anlagen	• großflächiges, innenstadtnahes Flächenpotenzial • prägendes Terminalensemble als Prototyp eines Flughafenkonzepts der Moderne • etablierte Marke „TXL“ • Gründungsprojekt des international anerkannten Architekturbüros GMP • vorhandene Gebäude mit unterschiedlichen Nutzungspotenzialen • große Anzahl von Stellplätzen	• Restriktionen der Siedlungsentwicklung durch • Funktion für Landschaft, Naturschutz und Erholung • Funktion als Kaltluftentstehungsgebiet und Wasserschutzgebiet • Tabufläche Bodenschutz • Beeinträchtigungen des Ensemblecharakters durch Ergänzungen der 1990er und 2000er Jahre • Flughafenspezifische Gebäude mit ungeklärten Nachnutzungsmöglichkeiten • sehr hoher Anteil an Verkehrsflächen, aufwändige Erschließungsanlagen • unterirdischer zentraler Versorgungsstrang schränkt bauliche Entwicklung ein • ungeklärte Betriebs-, Sicherungs- und Instandhaltungskosten sowie Kosten für Ordnungsmaßnahmen, ggf. Teilabriss/ Abriss
Umgebung / Lage im Siedlungsraum	• Innenstadtnahe Lage • Zentrumsanbindung Kurt-Schumacher-Platz • naturräumlich attraktive Lage zwischen Hohenzollernkanal, Flughafensee und Jungfernheide	• stadträumliche Barrieren (Autobahn, Hochbahn U6, militärisch genutzte Gebiete) • geringe Passantenfrequenz und Nutzerdichte im Umfeld • isolierte Wohnlagen mit fehlenden Versorgungs- und Infrastrukturangeboten • Lärmbelastung durch Autobahn
Erschließung	• direkter Autobahnanschluss • Lage am Radfernweg Berlin - Kopenhagen	• fehlende schienengebundene ÖPNV -Anbindung
Eigentumsverhältnisse	• grundsätzlich geklärte Eigentumsverhältnisse Bund – Land Berlin	• ggf. punktuelle Grenzregelung bei Zentralgebäude und Erschließungsring • Regelung von Entschädigungsfragen
Altlasten	• keine akute Gefährdung durch Schadstoffe über Schadenswert im Boden und Grundwasser bekannt • nach derzeitigem Kenntnisstand geringer Sanierungsbedarf, wenn keine sensiblen Nutzungen vorgesehen sind • nach derzeitigem Kenntnisstand geringe Grundwasserbelastungen, kein konkreter Handlungsbedarf • nach derzeitigem Kenntnisstand geringe Kampfmittelbelastung	• Planung sensibler Nutzungen benötigen Erkundungen hinsichtlich real vorhandener Schadstoffbelastungen im Boden • Kostenprognosen für etwaige Altlastensanierung erst in Abhängigkeit zu zukünftigen Nutzungen möglich

Stärken und Schwächen aus Sicht der Landschaftsplanung

Historische Entwicklung Wald - Flugfeld	• Belastbarkeit für dynamischen Nutzungswandel • teils lange Tradition heute geschützter Biotopstrukturen • ablesbare Landschaftsgeschichte • vorhandene Zeugnisse der alten Jungfernheide • „Pilgerstätte“ für Botaniker u. Entomologen	• häufige Veränderung innerhalb kurzer Zeit • lange Tradition als Waldfläche nicht mehr im Bewusstsein • Geschichte des Ortes kaum präsent • kein besonderes Image
Umwelt und Naturhaushalt	• stadtklimatisch weiträumig positiv wirksame Fläche • klimatischer Freilandcharakter • Stadträumliche Randlage begünstigt Luftaustausch bis in die Innenstadt • großflächig geringer Versiegelungsgrad • große Freifläche im Einzugsbereich des Wasserwerks Tegel	• überwiegender Teil der Flächen nur geringfügig fruchtbar • geringe Puffer- und Filterfunktion auf einem Großteil der Flächen

Biotop- und Artenschutz	• Offenlandfläche dieser Größenordnung einmalig in Berlin • Trocken- und Magerrasen sowie Heide-Biotope mit hohem Artenpotenzial und hoher Vielfalt • Nachweis geschützter und gefährdeter Pflanzen- und Tierarten, größtes Heidevorkommen Berlins • Teilbereiche (ehemalige Militärf Flächen) mit langer Tradition als trocken-warmes Offenland-Biotop • Kernfläche für den Biotopverbund und Erhalt der Biodiversität	• Entscheidung für einen bestimmten Biotoptyp notwendig • Beibehaltung des Offenlandcharakter arbeitsintensiv und finanziell aufwendig bei Mahd
Landschaftsbild	• Erlebbarkeit des Horizontes • Fernblick auf die Stadtkulisse • weite, großräumig zusammenhängende Fläche	• Weiterentwicklung der Flächen lösen Eingriffe in das Landschaftsbild aus • Empfindlichkeit gegenüber Veränderungen; auch kleine Eingriffe können weithin wirken
Erholung und Freiraumnutzung	• großes Freiflächenangebot • breites Erholungsangebot in der Nachbarschaft • große unbebaute Fläche zwischen den Bezirken Reinickendorf, Wedding, Charlottenburg und Spandau) • vielseitiges landschaftsräumliches Potenzial im Umfeld (Jungfernheide, Tegeler See, Flughafensee)	• Potenzial der Fläche kaum präsent • Barrierewirkung der Autobahn und Kaserne • keine Attraktivität hinsichtlich touristischer Nutzung • schlechte Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln • aktuell keine hochwertige Freizeitnutzung in der Umgebung

Chancen und Risiken aus Sicht der Stadtplanung

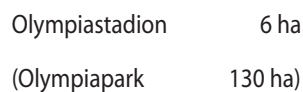
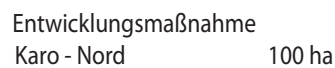
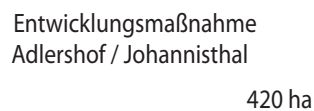
	Chancen	Risiken
Flughafengelände Tegel / bestehende Anlagen	• siedlungsunabhängige Fläche für lärmintensive Nutzungen • flexibel nutzbares Terminalgebäude	• hohe Kosten für Sanierung bzw. Abriss von Gebäuden (z. B. bei evtl. Asbestbelastung) • ausbleibende Entscheidung zur Zukunft Terminalgebäude (welcher Zustand wird erhalten/ verwertet?)
Umgebung / Lage im Siedlungsraum	• Anknüpfungspotenziale für die weitere Siedlungsentwicklung durch Kurt-Schumacher-Platz, HoKa-Siedlung, Jungfernheide, französische Siedlungen • positive Entwicklungsmöglichkeiten für angrenzende Wohngebiete in Reinickendorf und Spandau durch Schließung des Flughafens • zum Teil ausreichend große Abstandsflächen von Gewerbe- und Industrieflächenpotenzialen zur bestehenden Wohnbebauung	• Standorte mit unklarer Standortsicherung bzw. –perspektive im Umfeld (Mäckeritzwiesen, Festplatz, „ADAC-Platz“, Standortschießanlage, BMVG-Flächen)
Erschließung	• Lage am Hohenzollernkanal (Sport- und Freizeitschiffahrt) • Nähe zu Westhafen, Borsighafen, Hafen Spandau mit Flächenpotenzialen	• Erschließung über schienengebundenen ÖPNV nur mit großem finanziellen und technischen Aufwand möglich • Anschluss A111 als nicht anbaufähige Straße • Gütergleisanschluss nur mit hohem technischen und finanziellen Aufwand möglich
Eigentumsverhältnisse		• Entschädigungszahlungen
Altlasten		• Kosten für Altlastensanierung
Immobilienwirtschaftliche Standortbewertung / Konkurrenzstandorte		<i>Flächenpotenziale:</i> • große Flächenpotenziale im übrigen Berliner Stadtgebiet
	<i>Büronutzung:</i> • langfristige Entwicklungsmöglichkeiten durch Kombination mit anderen Nutzungskonzepten	<i>Büronutzung:</i> • hohe Leerstandsdaten auf dem Berliner Büroflächenmarkt, ungünstiges Verhältnis aus Leerstandsvolumen und Flächenumsatz im Teilmarkt „Tegel/ Reinickendorf“ • Konkurrenzstandorte: Tempelhof, Heidestraße, Adlershof, BBI-nahe Standorte
	<i>Gewerbenutzung:</i> • möglicher Vorsorgestandort für potenzielle Großsiedlung in Innenstadt Nähe • fehlende baureife GI-Flächen im Berliner Nordwesten • Nachfrage nach innenstadtnahen Standorten für „Logistik der letzten Meile“	<i>Gewerbenutzung:</i> • keine kurzfristige Gewerbeflächennachfrage im nordwestlichen Quadranten • ggf. lange Wartezeiten bis zur Ansiedlung von Betrieben • bestehende und zukünftige Flächenpotenziale in benachbarten Gewerbegebieten (Abwanderungsabsichten von flughafenabhängigen Gewerbebetrieben) • Konkurrenzstandorte: Pankow-Nord, BBI-nahe Standorte, freierwende Standorte im Umfeld; für Logistik Westhafen, Südhafen

	<i>Wohnen:</i> • mittel- bis langfristige Entwicklung von Einfamilienhäusern angrenzend an bestehende Siedlungsflächen	<i>Wohnen:</i> • Entstehung von isoliert liegenden Standorten • Hohe Kosten für die Erschließung und die Infrastruktur • Konkurrenzstandorte: Wasserstadt Oberhavel, Tempelhof, Heidestraße
	<i>Freizeit-, Entertainment und Sportnutzung:</i> • Möglichkeit der Vorbereitung großer Events durch Zwischennutzung Freizeit, Entertainment, Sport	<i>Freizeit-, Entertainment und Sportnutzung:</i> • Konkurrenzstandort: Tempelhof
		<i>Einzelhandel, Fachmärkte:</i> • Bedarf für Fachmärkte nicht absehbar • Schwächung vorhandener Zentren, z. B. Kurt-Schumacher-Platz
Entwicklungs-horizont	• Potenzial für langfristige Strategie und Vorhaltung	• hohe Kosten für Unterhalt und Sicherung

Chancen und Risiken aus Sicht der Landschaftsplanung

Historische Entwicklung Wald - Flugfeld	• Historische Anknüpfungspunkte für zukünftige Nutzungen • Erweiterung von Waldflächen auf historisch alten Waldstandorten	• Orientierung an der Vergangenheit schränkt Blick in die Zukunft ein
Umwelt und Naturhaushalt	• Archivböden (soweit noch erkennbar - Mäckeritzwiesen) dokumentieren Landschaftsentwicklung • Ausweitung des Wasserschutzgebietes • Sicherung der Flächengröße und -struktur als aktive Klimaschutzfläche • Pilotfläche zur Förderung regenerativer Energien • nachhaltiger Ressourcenschutz • Pionierprojekt zum Umgang mit stadtklimatischen Belangen	• Versiegelung und Bebauung unterbindet klimatische Funktionen • Versiegelung und Bebauung beeinträchtigen Grundwasserneubildung
Biotop- und Artenschutz	• Verschiedene Varianten der Biotopentwicklung • Vergrößerung der Trocken- / Magerrasen sowie der Heide-Biotope • Entwicklung zum naturnahen bodensauren Eichen-Trockenwald • Entwicklung von unterschiedlichen Strukturgrößen • Vernetzung mit wertvollen Habitatflächen im Umfeld (Jungfernhede und Flughafensee) • Berliner Forsten als mögliche verantwortliche Institution mit Fachkompetenz • Optimierung des Biotopverbundes • Lebensräumen seltener Arten, Biotopflächen im Spannungsfeld von Erholung und Naturschutz • kostengünstige Pflege durch Beweidung	• Offenlandbiotope ohne Pflege nicht realisierbar • keine monetären, personellen und materiellen Mittel für die Pflege vorhanden • Pflege mit Weidetieren erfordert Zufütterung mit der Folge des Wandels des Artenspektrums • Trocken- und Magerrasen sowie Heide-Biotope gehen durch mangelnde Pflege unwiederbringlich verloren • Waldentwicklung sehr langwierig • hoher Nutzungsdruck durch Erholung beeinträchtigt Pflegemaßnahmen
Landschaftsbild	• Entwicklung der besonderen Blickbeziehungen auf die Stadtkulisse • Entwicklung und Erhalt besonderer, identitätsstiftender Landschaftsbildensembles	• Verlust der offenen Freifläche durch Waldentwicklung oder kleinteiligen Strukturierung • Verlust der Identität des Ortes durch Überprägung und bauliche Inanspruchnahme
Erholung und Freiraumnutzung	• Neuschaffung wohnungs- und siedlungsnaher Erholungsflächen • Neuschaffung eines Naherholungsgebietes • Möglichkeiten für raumintensive Freizeitnutzung • Schließung von Lücken im erholungsrelevanten Wegenetz • hohes Potenzial zur Steigerung der Lebensqualität im Berliner Norden	• individuelle (Spezial-)Ansprüche gehen am Bedarf der breiten Bevölkerung vorbei • fehlende finanzielle Mittel zur Herstellung und Unterhaltung • nach anfänglichem Interesse verliert die Fläche ohne Betreuung und Lenkung an Attraktivität • Nutzbarkeit durch Ansprüche aus dem Themenfeld Naturschutz eingeschränkt

Mit den Standorten Tempelhof und Tegel übernimmt Berlin zwei sehr große Flächen als Zukunftsaufgaben der Stadtentwicklung. Zum Vergleich:



Im Flächenmonitoring der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung werden ab 2006 6.333 ha als Potenzialflächen insgesamt, davon 4.468 ha Potenziale für Bauflächen und 1.865 ha Flächen für Grün, Freiraum und Renaturierung genannt. Darin sind bereits die Standorte Tempelhof mit dem damaligen Planungsstand und TXL auf der Grundlage des Planwerks Westraum enthalten. Legt man die Zahlen der Realisierung von Flächen zwischen 2001 und 2005 zugrunde (125 ha Baufläche / Jahr), entsprechen diese Potenzialflächen einer Wachstumsreserve von 35 Jahren.

dar, in der im letzten Jahrzehnt 3.800 WE realisiert wurden und weitere 3.700 WE noch realisiert werden sollen. Für eine Entwicklung als Industriepark oder als Vorhaltefläche für eine industrielle Großansiedlung steht der Standort TXL in Konkurrenz zu Flächen in Pankow-Nord, wo bereits ein Gewerbegebiet mit ca. 70 ha vorhanden ist. Hinsichtlich der verkehrspolitischen Ziele sind im Logistikbereich vor allem der West- und der Spandauer Südhafen konkurrierend. Allein im Spandauer Südhafen gibt es Potenzialflächen von 70 ha.

Berlin hat keine solche teilträumliche Förderungsschwerpunktsetzung. Im Nordwestquadranten einschließlich der Standorte Charlottenburg und Moabit sind bedeutende Unternehmen der Produktionstechnik/ Elektrotechnik, Verkehrstechnik, Medizin, Biotechnologie/ Nahrungsmittel, Umwelttechnik/ Ökologie und Telekommunikation / EDV Mathematik zu finden.

Der zukünftige Single-Airport Berlin Brandenburg International (BBI) wird, dies ist aus der Erfahrung anderer Standorte von Großflughäfen übertragbar, Entwicklungsimpulse in der Region, vor allem aber in seinem Umfeld auslösen. Im engeren Wirkraum des BBI sind im Bestand 900 ha Flächenpotenziale für Gewerbeansiedlungen ermittelt worden (Stand Ende 2006). Die Gemeinsame Landesplanung der Länder Berlin und Brandenburg ermöglicht mit dem Gemeinsamen Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI weitere 1.350 ha Potenzialflächen für die gewerbliche Entwicklung, darunter z. B. den BBI Businesspark Berlin mit 109 ha. Für Wohnen sind im Flughafenumfeld BBI 1.200 ha Flächen insgesamt, davon 450 ha im Bestand Potenzialflächen vorhanden.



9.3 Thematische Ansätze einer zukünftigen Entwicklung

Bei der Grundlagenermittlung wurden im Rahmen von behördlichen Abstimmungsrunden, Veranstaltungen, Fach- und Expertengesprächen verschiedene mögliche Ansätze für das weitere Verfahren zusammengestellt, die entweder den gesamten Standort oder nur Teilflächen betreffen. Diese sind:

Planwerk Westraum

Naturräumliche Entwicklungsfläche und Entwicklungsreserve für Wohnen und Gewerbe:

Es können Wohn- und Erholungsgebiete außerordentlicher Qualität entstehen, ein attraktiver wald- und wassergeprägter Siedlungsraum mit vielfältigen Angeboten für das vorstädtische Wohnen. Der Kurt-Schumacher-Platz würde als Zentrum des neuen Stadtraums Erweiterungsmöglichkeiten erhalten. Das Terminalgebäude könnte Anziehungspunkt im Norden Berlins werden. Denkbar seien Firmenzentralen, Entertainmentcenter oder ein Themenpark.

„Sustainable City“: (Prof. Dr. Meinhard von Gerkan, Standortkonferenz am 1. Oktober 2008)

Internationales Zentrum für innovative Umwelttechnologien, welches weltweit einzigartig ist und den Vorsprung Deutschlands in Bezug auf Forschung und Produktion dokumentieren soll. Prof. v. Gerkan geht davon aus, dass sich die Gebäude aufgrund ihrer Struktur gut eignen, um Ausstellungsflächen, Forschungs- und Konkurrenzräume zu integrieren. Das gesamte Gebäudeensemble der 70er Jahre würde erhalten und für diese Zwecke genutzt werden. Die Gebäudeergänzungen der 1990er und 2000er Jahre wären zu beseitigen. Möglich wäre auch die Erweiterung des Gebäudeensembles gemäß der ursprünglichen Planung der Architekten in Form einer Spiegelung des sechseckigen Gebäudes oder einer Aufstockung. Scouts sollen weltweit Ideen sammeln und für den Standort werben.

Industriepark

Entwicklung von verfügbaren, planungsrechtlich gesicherten, erschlossenen gewerblichen Bauflächen für Produktionsstandorte. Aufgrund der Möglichkeiten für den Nachtbetrieb und möglicher Lärmemissionen insbesondere für den Verkehr sollte die Fläche GI-Qualitäten besitzen (vgl. Kap. 3.5).

Reserve für eine gewerblich-industrielle Großansiedlung

Vorhaltung einer Fläche für eine mögliche Nachfrage in der Zukunft (Beispiel BMW-Ansiedlung in Leipzig). Vorteil wären die gute MIV-Erschließung und die innenstadtnahe Lage. Möglich wäre auch, zusätzlich Potenzialflächen für den Wohnungsbau vorzuhalten (Wohnungen für Mitarbeiter, die die Firmen mitbringen). Die Fläche muss GI-Qualitäten (s.o) besitzen.

Behördenstandort

Konzentration von Behörden. Zum Beispiel Standort für die Verlagerung von Bundesbehörden von Bonn nach Berlin. Zwei Drittel der Flächen befinden sich im Eigentum des Bundes. Zum Beispiel hat das Bundesministerium für Verteidigung drei Standorte auf der Flughafenfläche bzw. unmittelbar angrenzend.

Reserve für ein Großevent / Großevents

Die Nachfrage nach Flächen für (lärmemittierende) Großveranstaltungen besteht in Berlin. Denkbar ist auch die Vorhaltung für zukünftige Bewerbungen für Großevents von internationalem Format.

Private Projekte für Sport- und Freizeitnutzung

Auch in diesem Bereich besteht eine Nachfrage für private Investitionen. Solche Nutzungen kämen ggf. auch als Zwischennutzungen in Frage. Dafür wird aber eine gesicherte Perspektive von mindestens 10 Jahren besser 20 Jahre benötigt.

Jungfernheide / Energiewald

Landschaftsentwicklung durch die Entwicklung von Wald- und Heideflächen. Erhaltung der Sukzessionsflächen. Die Renaturierung der ehemaligen Mäckeritzwiesen ist nicht möglich, solange im Einzugsbereich des Standorts Trinkwasser durch das Wasserwerk Tegel gewonnen wird. Als Energiewälder werden klimatisch hoch wirksame Wälder (z. B. Buchenwälder) bezeichnet.

Energiepark

Nutzung des Standorts für eine Photovoltaik-Großanlage, bzw. andere Formen regenerativer Energiegewinnung. Diese Nutzung käme u. U. auch als Zwischennutzung in Frage.

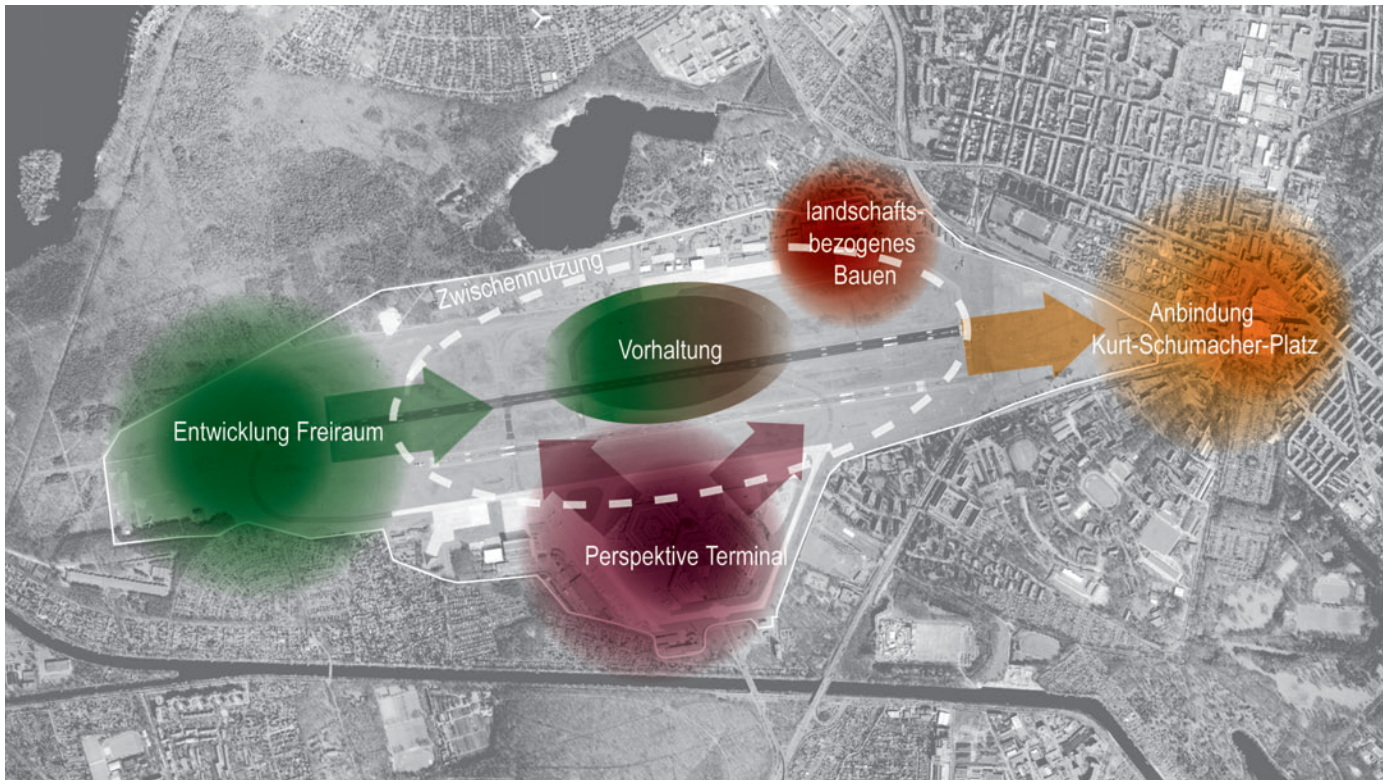
9.4 Wege zu einer Entwicklungsstrategie

9.4.1 Ergebnisse der Abstimmung mit den Senatsverwaltungen und den Bezirken

- Die grundstücksbezogenen Aufgaben müssen in Angriff genommen werden. Dazu gehören Grenzvereinbarung, Rückgabevereinbarung, Klärungen zu den Entschädigungsfragen, Klärungen von Kosten (Betriebskosten, Instandhaltungskosten, Sicherungskosten, Ordnungsmaßnahmen usw.), die in den Haushalten ab 2012 berücksichtigt werden müssen, und die faktische Flächenübergabe. Dazu sollte eine Arbeitsgruppe unter Federführung von SenFin eingerichtet werden.
- Für Tegel wird die Perspektive als Standort für Zukunftstechnologien (Klimaschutz, Umwelt- und Solartechnik) diskutiert. Die Realisierungschancen des Themas „Sustainable City“ mit dem Terminalgebäude als Nukleus werden derzeit - ausgehend von der Recherche etwaiger Nachfrageseiten der relevanten Akteure - geprüft. Die Konkretisierung von Ideen für die Fläche insgesamt soll in einem kooperativen, diskursiven Werkstattverfahren bearbeitet werden.
- Eine langfristige Entwicklung benötigt Konzepte für Übergangsnutzungen. Entsprechende Interessenten sollten frühzeitig einbezogen werden.
- Neben der Überlegungen für den Standort selbst sind die Aufgaben zur Stabilisierung, Qualifizierung, Profilbildung des Berliner Nordwestens als Wohn- und Arbeitsstandort anzugehen. Es wird angeregt, ein Netzwerk zur Pflege und Entwicklung des Bestands zu knüpfen. Bezirksamt Reinickendorf, Berlin Partner und IHK führen zur Zeit eine Betriebsbefragung durch.

9.4.2 Wege zu einer Entwicklungsstrategie

Im Ergebnis der behördlichen Abstimmungen wird deutlich, dass die Standortentwicklung TXL eine langfristige Aufgabe ist, für die eine Entwicklungsstrategie benötigt wird. Dabei müssen die taktischen Schritte für das Verfahren und die Maßnahmen, die zum Erreichen kurz-, mittel- und langfristiger Ziele notwendig sind, Teil der Gesamtstrategie sein. Teil dieser Entwicklungsstrategie ist die Stärkung und Profilierung des Wohn- und Wirtschaftsstandorts „Nord-West“.



TXL - Entwicklungsstrategien

Es muss abgeschätzt werden, mit welchen Instrumenten und an welchen Stellschrauben gearbeitet werden kann, um die Risiken der Entwicklung zu minimieren und mit welchen Konzepten und Instrumenten die „schlummernden“ Potenziale der Flächen aktiviert werden können.

Neben den grundstücksbezogenen Aufgaben ist die Frage des Umgangs mit dem Gebäudeensemble in Tegel Süd vorrangig. Die Machbarkeit eines Nachnutzungskonzeptes muss hinsichtlich der Realisierungschancen, der Wirtschaftlichkeit und der Vermarktungsstrategie sowie hinsichtlich der Nachhaltigkeit und der Impulse für den Standort TXL, den Nord-West-Raum und die Metropolenregion geprüft werden.

Zur Klärung der langfristigen Ziele einer Entwicklungsstrategie sollten folgende Themen bearbeitet werden:

- Perspektiven für Gebäudeensemble und Impulse für den Standort
- Entwicklung des Freiraums
- Landschaftsbezogenes Bauen
- Anbindung des Standorts TXL an den Kurt-Schumacher-Platz und Stärkung des Stadtteilzentrums
- Vorhaltung: Nutzungs- und Flächenszenarien:
 - Behördenstandort
 - Industriepark / Großansiedlung
 - Großevent
 - Sport- und Freizeit
 - Energiepark
- Themenfelder für eine Übergangsnutzung:
 - Großevent
 - Sport- und Freizeit
 - Energiepark

9.4.3 Handlungsempfehlung aus landschaftsplanerischer Sicht

Für die Zeit nach der Einstellung des Flugbetriebes auf dem heutigen Flughafen Tegel wurden aus der Sicht von Naturschutz und Landschaftspflege Handlungsempfehlungen entwickelt (siehe Abb. 66, naturschutzfachliche Grundlagenermittlung - Langfassung). Sie ergeben sich aus der vorangegangenen Bestandsanalyse der Naturhaushaltsfaktoren und der Potenziale für den Freiraumverbund und die Erholungsnutzung.

Mit dem Forst Jungfernheide und dem anschließenden Tegeler See im Nordwesten, dem innerstädtischen Siedlungsraum im Norden und Osten und dem Hohenzollernkanal mit dem angrenzende Volkspark Jungfernheide im Süden ist der äußerer Rahmen definiert.

Die Offenheit des Geländes ist als Ausgangspunkt für eine landschaftliche Entwicklung des Flughafenareals wichtig. Von außen kommend bieten sich im Norden und Westen Anknüpfungspunkte für die der Entwicklung von Wald- und Gehölzbiotopen sowie von Offenlandflächen. Von Osten aus könnten sich über den Kurt-Schumacher-Platz die vorhandenen städtischen Siedlungsbereiche auf das Feld erstrecken. Hier ist es notwendig die Grenze zwischen landschaftlicher und siedlungsgeprägter Nutzung noch auszuloten. Ihre Lage wird vom künftigen Nutzungsdruck und einem baulichen Entwicklungserfordernis in Abstimmung mit den Belangen von Natur und Landschaft abhängig sein.

Der Terminalbereich kann ein Kern einer baulichen Nutzung im Süden des Areals werden. Gleichzeitig sind gerade im Süden die Verbindungen zu vorhandenen innerstädtischen Freiräumen am Hohenzollernkanal und zum Volkspark Jungfernheide sowie zum Volkspark Rehberge aufzugreifen und zu verbessern.

10. Quellenverzeichnis

10.1 Grundlagen

10.1.1 Geschichtlicher Überblick

Decker, Staatsbibliothek zu Berlin - Preußischer Kulturbesitz, Kartenabteilung (1820) Berlin und Umgebung von 1820

Arbeitsgruppe für Stadtplanung Berlin (2008) Berlin Nord-West-Raum, Profile der Orte und Gegenden, im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin

Staatsbibliothek zu Berlin - Preußischer Kulturbesitz, Kartenabteilung (1936) Topografische Karte Tegel

Berlin Handbuch (1993) Das Lexikon der Bundeshauptstadt, Berlin

Funkerbergmuseum Königs Wusterhausen (2008): Ausstellung

Geist, J., Kürvers, K. (1989) Das Berliner Mietshaus 1945 – 1989, Berlin 1989

Lang & Landwehrmann, Rechtsanwälte (1992) Rechtsgutachten zur Frage, ob der Neubau eines provisorischen, zusätzlichen Abfertigungsgebäudes am Flughafen Berlin-Tegel einer luftverkehrsrechtlichen Genehmigung, eines Planfeststellungsverfahrens oder lediglich einer bauordnungsrechtlichen Genehmigung bedarf, Düsseldorf, Juni 1992

Miltenberger, Sonja (1998) Charlottenburg in historischen Karten und Plänen, Berlin

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (2004) Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld, 13. August 2004

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2004) Planwerk Westraum Berlin, Berlin

10.1.2 Planerische Ausgangssituation

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2008) Umweltatlas Berlin, Karte 01.13, Planungshinweise zum Bodenschutz

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2008) Flughafen Berlin-Tegel, Vorläufige planungsrechtliche Gebietseinschätzung nach Entlassung aus der luftrechtlichen Zweckbestimmung (Aufhebung der Planfeststellung), Vermerk Boelte SenStadt II C 2, 14. Mai 2008

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2006) Bescheid über die Entlassung der Anlagen und Flächen des Flughafens Berlin-Tegel aus der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung (Aufhebung der Planfeststellung), 2. Februar 2006

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2005) Stadtentwicklungsplan Zentren 2020, Standorte für Einzelhandel und Freizeit, Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2005) Umweltatlas Berlin, Kartenblatt 02.11, Wasserschutzgebiete

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2004) Planwerk Westraum Berlin, Berlin

10.2 Standortprofil Flughafen Tegel

Architekturführer Berlin, Berlin 1989

Bosma, Koos (2004) Auf der Suche nach dem perfekten Flughafen, in: Airworld, Ausstellungskatalog, Weil am Rhein

Flughafen Berlin Schönefeld GmbH (2008) Geschäftsbericht 2007, Berlin

Flughafen Tegel, Frau Dr. König, Frau Mack, Frau Langner, Frau Hartwik, Herr Machatzki, Herr Brinkmeier, Herr Jahn, Herr Brielmann, Herr Seebauer, Herr Goetz, Herr Russow, Herr Kobauer, Ortstermin am 24. Oktober 2008

Flughafen Tegel, Herr Mellenthin, Herr Schilling, Frau Stiller, Herr Poguntke, Frau Hiort, Frau Mack, Frau Pachaly, Herr Jahn, Ortstermin am 29. Oktober 2008

Lang & Landwehrmann, Rechtsanwälte (1992) Rechtsgutachten zur Frage, ob der Neubau eines provisorischen, zusätzlichen Abfertigungsgebäudes am Flughafen Berlin-Tegel einer luftverkehrsrechtlichen Genehmigung, eines Planfeststellungsverfahrens oder lediglich einer bauordnungsrechtlichen Genehmigung bedarf, Düsseldorf

mbup, studio uc, raumlaborberlin (2008): Ideenwerkstatt Tempelhof, überschlägige Kostenschätzung, Vorentwurf Stand 26. Mai 2008

von Gerkan, Prof. Dr. Meinhard (2008) Visionen zur Reinkarnation eines vorzeitig beerdigten Flughafens, in: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Nachnutzung Flughafen Tegel, 1. Standortkonferenz Zukunftsraum TXL, 1. Oktober 2008 im Flughafen Tegel, Dokumentation der Veranstaltung auf Grundlage eines Audio-Mitschnitts

10.3 Umgebung des Flughafens

Bezirksamt Mitte von Berlin, Landschafts- und Freiraumplanung, Frau Gille, Telefonat am 2. Oktober 2008

Bezirksamt Mitte von Berlin, Stadtplanungsamt, Herr Wortmann, Telefonat am 7. Oktober 2008

Bezirksamt Reinickendorf von Berlin, Stadtplanungsamt, Herr Helmuth-Paland, Herr Hamsch, Gespräch am 18. September 2008

Bezirksamt Reinickendorf von Berlin, Stadtplanungsamt, Herr Schütter, Telefonat am 7. Oktober 2008

Forschungsgruppe Stadt + Dorf (1998) Expertise zu bauplanungsrechtlichen Fragestellungen im Bereich Mäckeritzwiesen, Berlin

Gagfah, Frau Kupfer, Telefonat am 16. Oktober 2008

Landesruderverband, Herr Hehlke, Telefonat am 2. Dezember 2008

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2005) Stadtentwicklungsplan Zentren 2020, Standorte für Einzelhandel und Freizeit, Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2004) Kleingartenentwicklungsplan Bezirk Reinickendorf, Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2008) Luftbilder HoKa-Siedlung, KGA vor den Toren, Ruderleistungszentrum, Raumschießanlage, Altstandort Wasserwerke, Kleingartenanlage Waldblick, Berlin

10.4 Verkehrliche Anbindung

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2005) Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin, Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2003) mobil 2010, Stadtentwicklungsplan Verkehr, Berlin

10.5 Naturschutz und Landschaftspflege

Staatsbibliothek zu Berlin, Kartenabteilung (1748) Geographische Special Charte, Mittel Mark - Unter Barnim - Havelland, Teilausschnitt

Staatsbibliothek zu Berlin - Preußischer Kulturbesitz, Kartenabteilung (1790) Carte Topographique Berlin – Potsdam – Spandau, Teilausschnitt

Staatsbibliothek zu Berlin - Preußischer Kulturbesitz, Kartenabteilung (1903) Geographische Karte Ausschnitt Spandau, Teilausschnitt

Staatsbibliothek zu Berlin - Preußischer Kulturbesitz, Kartenabteilung (1936) Geographische Karte Section Spandau, Teilausschnitt

Bundesforstamt Potsdam (2005) Bestandsblätter der Forsteinrichtung für die Liegenschaft Jungfernheide sowie Auszug aus Forstbetriebskarte

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / Berliner Forsten (1995) Forstliche Rahmenplanung, "noch Dominanz der Kiefer", Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / Berliner Forsten (2005) Forstliche Rahmenplanung, "Kiefer rückläufig, Eiche verstärkt sich", Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2007) Umweltatlas Berlin, Karte 01.02, Versiegelung, Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2001) Umweltatlas Berlin, Karte 04.05, Stadtklimatische Zonen, Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2001) Umweltatlas Berlin, Karte 04.06.1, Oberflächentemperatur am Abend, Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2008) Zusammenschnitt aus: Umweltatlas Berlin (2000), Karte 05.02.1 Vegetation und Luftbild + Vegetation (2008), Biotoptypen Flughafen Tegel (2008), Berlin

Luftbild + Vegetation (2008), Besonders geschützte Biotope Flughafen Tegel, Berlin

Dipl.-Ing. Manfred Moeck (2008) Faunistische Erfassung von Tag- und Nachtfaltern auf dem Flughafen Tegel und am Flughafensee, Berlin

Dr. Norbert Brielmann (2008) Bestand und Bewertung der Naturraumpotentiale Flughafen Tegel, Rostock

Dip.-Ing. Timothy Kappauf (2008) Bisherige Ergebnisse und erste Bewertung der Fläche des Flughafens Tegel für die Artengruppen Amphibien, Reptilien, Heuschrecken und Grillen, Berlin

Frank Sieste (2008) Vogelschutzreservat Flughafensee – Bereitstellung und Auswertung ornithologischer Untersuchungsergebnisse 1983 – 2008, Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2006) Berliner "Freiraumsystem" aus Landschaftsprogramm, Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2001) Berliner Naherholungsgebiete aus Landschaftsprogramm, Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2000) Regionalparks Berlin / Brandenburg aus Landschaftsprogramm, Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2006) Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm, Programmpläne: "Naturhaushalt und Umweltschutz", "Biotop- und Artenschutz", "Landschaftsbild", "Erholung und Freiraumnutzung", Berlin

10.6 Boden- und Baugrundverhältnisse

CDM (2008) Flughafen Berlin-Tegel, Historische Erkundung für die Erstellung eines Altlastenkatasters, Berlin, unveröffentlichtes Gutachten in Vorbereitung

GEOEXPERT (2004) Gutachten Nr. 3087702/1 Detailuntersuchung (Phase 2b) auf der Liegenschaft Flughafen Tegel-Nord (LGKNr 723029) Avenue Jean Mermoz 13405 Berlin, Berlin, im Auftrag des Bundesbauamtes für Berlin

Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin (1995) Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Tegel, Wasserschutzgebietsverordnung Tegel vom 31. August 1995

Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (2003) Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - Technische Regeln, Allgemeiner Teil der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall, Endfassung vom 06. November 2003, in: Bodenschutz – Ergänzbare Handbuch der Maßnahmen und Empfehlungen für Schutz, Pflege und Sanierung von Böden, Landschaft und Grundwasser. Hrsg.: Rosenkranz, D., Bachmann, G., König, W., Einsele, G., Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2008) Umweltatlas Berlin, Karte 01.13 – Planungshinweise zum Bodenschutz

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2006) Bescheid über die Entlassung der Anlagen und Flächen des Flughafens Berlin-Tegel aus der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung (Aufhebung der Planfeststellung), 2. Februar 2002

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2005) Bewertungskriterien für die Beurteilung von Grundwasserunreinigungen in Berlin (Berliner Liste 2005), in: Amtsblatt Berlin Nr. 35 / 22. Juli 2005, S. 2683 – 2692

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2005) Umweltatlas Berlin. – Kartenblatt 02.11 - Wasserschutzgebiete

Trinkwasserverordnung (2001) Verordnung über die Qualität von Wasser für den menschlichen Gebrauch, Trinkwasserverordnung vom 21. Mai 2001 (BGBl. Bd. 1 S. 959), geändert durch Artikel 363 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. Bd. 1 S. 2407)

von Gerkan, Prof. Dr. Meinhard (2008) Visionen zur Reinkarnation eines vorzeitig beerdigten Flughafens, in: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Nachnutzung Flughafen Tegel, 1. Standortkonferenz Zukunftsraum TXL, 1. Oktober 2008 im Flughafen Tegel, Dokumentation der Veranstaltung auf Grundlage eines Audio-Mitschnitts

Gesellschaft für Wasserwirtschaftliche Planung und Systemforschung mbH (2003) Grundwassermodelluntersuchungen für einen Altlastenstandort Flughafen Berlin Tegel, unveröffentlichtes Gutachten

10.7 Immobilienwirtschaftliche Standortuntersuchung

Atisreal GmbH, NL Berlin, Atisreal Consult GmbH (2008) City-Report Berlin 2008, Hamburg

Baasner, G., Schmidt, V., Schulten, A., (2005) Bürostandort Berlin 2005, Strukturen und Perspektiven bis 2020, im Auftrag der Senatsverwaltung, Berlin

Beyerle, Thomas (2007) Auf dem Weg in die Spaßgesellschaft: Freizeitimmobilien als nachhaltige Investments?!, Vortrag von T. Beyerle

Brenke, K. (2003), Berlin – eine Stadt im raschen wirtschaftlichen Wandel, in: Fürst, F., Heine, M., Spars, G. (Hrsg.) Märkte ohne Perspektive? – Herausforderungen für den Immobilienstandort Berlin, Berlin

BulwienGesa (2008) Der Berliner Immobilienmarkt in Zeiten der Finanzkrise, Vortrag

Baasner Stadtplaner GmbH / BulwienGesa AG (2007) Büroimmobilienmarkt Berlin, Büroflächenerhebung Berlin 2007, Berlin

Geppert, K., Gornig, M. (2005), Berlin: Potenziale einer neuen wirtschaftlichen Dynamik, in: DIW-Wochenbericht, Nr. 44/05, 2005, S. 657– 663

Hesse, Markus (2004) Gütertransport und Logistik im Urbanisierungsprozess, Untersuchungen zur Standortdynamik und zu den siedlungsräumlichen Implikationen des Strukturwandels in der Logistik, mit zwei Fallstudien in Berlin-Brandenburg und Nordkalifornien, Berlin

IHK Berlin (2008) IHK-Jahresbericht 2007 Berlin, Es geht aufwärts, Berlin

Jones Lang LaSalle (2008) City Profile Berlin, Q2 2008, Frankfurt a. M.

Jones Lang LaSalle (2008) CityGuide Berlin, 2008 Frankfurt a. M.

Just, T., Spars, G. (2005), Immobilienmarkt Berlin: Mit schwerer Hypothek in die Zukunft, in: Deutsche Bank Research (Hrsg.), Aktuelle Themen, Nr. 314, Frankfurt a. M.

Pfeiffer, I., Ring, P. (2002), Das verarbeitende Gewerbe Berlins im Strukturwandel. Tätigkeitsprofil und Verflechtung mit dem Dienstleistungssektor, Berlin

Pfeiffer, I., Ring, P. (2002), Modernisierung der Industrie stärkt Wirtschaftsstandort Berlin, in: DIW-Wochenbericht, Nr. 36/2002, Berlin 2002, S. 603 – 609

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2005) Flächenentwicklung in Berlin, Bilanz 2001 – 2005, Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2000) StEP Gewerbe, Gewerbestandort Berlin, Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen (2007) Bericht zur Zentren- und Einzelhandelsentwicklung und zur Förderung der städtischen Zentren, Berlin

Spars, Guido (2006) Die Immobilienwirtschaft aus der Sicht regionalökonomischer Theorien: Das Beispiel Berlin, Edition Stadtwirtschaft, Regioverlag Berlin (Habilitationsschrift), Berlin

Wenzel Consult (2007) Branchenreport Freizeitwirtschaft I/2007, Hamburg

10.8 Entwicklungschancen

BEHALA / Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft (2008) Häfen, im Internet www.behala.de, Zugriff am 10. Dezember 2008

RWK OHV / Regionaler Wachstumskern Oranienburg - Hennigsdorf - Velten (2008) Gewerbeflächen, im Internet www.rwk-ohv.de, Zugriff am 10. Dezember 2008

Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg (2007) Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI, Potsdam

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2008) Städtebauliche Daten Heidestraße, unveröffentlichte Zusammenstellung

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2008) Tempelhofer Freiheit, Fünf Bausteine für das Tempelhofer Feld, im Internet <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebau-projekte/tempelhof/de/zukunft/bausteine.shtml>, Zugriff am 10. Dezember 2008

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2007) Wasserstadt Berlin-Oberhavel, Bilanz der Entwicklung, Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2006) Flächenmonitoring 2006, Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2005) Flächenentwicklung in Berlin, Bilanz 2001 – 2005, Berlin



**Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung**

Herausgeber

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin
www.stadtentwicklung.berlin.de

Auftraggeber

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Abteilung I - Stadt- und Freiraumplanung
Reiner Nagel
Michael Künzel
Karen Hiort
Isabel Köhne
Dr. Birgit König
karen.hiort@senstadt.berlin.de

Auftragnehmer

Jahn, Mack & Partner
architektur und stadtplanung
Motzstraße 60
10777 Berlin
info@jahn-mack.de
Gerlinde Mack, Christina Pachaly

in Zusammenarbeit mit

Prof. Dr. Guido Spars
spars@uni-wuppertal.de
(Immobilienwirtschaftliche Standortuntersuchung)

UBB - Umweltvorhaben Berlin-Brandenburg
Dr. Klaus Möller, Nils Kade
info@u-bb.de
(Boden- und Baugrundverhältnisse)

Nörr Stiefenhöfer Lutz
Dr. Olav Wagner
olav.wagner@noerr.com
(Eigentumsverhältnisse)

Auftragnehmer Naturschutz und Landschaftspflege:

Seebauer, Wefers und Partner GbR
Landschaftsarchitektur | Stadtplanung | Mediation
Babelsberger Straße 40/41
10715 Berlin
swup.berlin@swup.de
Martin Seebauer, Matthias Goetz, Birgit Klimek,
Simone Völker

Layout

Jahn, Mack & Partner

Druck

Oktoberdruck Berlin

Berlin, März 2009

Abbildungs- / Fotonachweis

Sofern nicht anders vermerkt, wurden alle verwendeten Fotografien und Abbildungen durch Jahn, Mack & Partner erstellt. Alle Abbildungen im Kapitel 6 Naturschutz und Landschaftspflege durch Seebauer, Wefers und Partner GbR, Titelbild durch SenStadt, Abbildungen S. 37, 38 durch UBB.

